The background of the cover is a photograph of a sunset over the sea. The sun is low on the horizon, creating a bright, golden glow that reflects on the water's surface. The water has a shimmering, rippled texture. In the far distance, a range of low mountains or hills is visible against the sky. The overall color palette is warm, dominated by shades of gold, yellow, and brown.

ELF JAHRE MITTELMEER

Segelerlebnisse mit der SY *Sarabella*

Thomas Bossard

Thomas Bossard

KAPITEL

01	Elf Jahre Mittelmeer ...	Seite 2
02	Zuletzt stirbt die Hoffnung	Seite 3
03	Das erste Segeljahr 2007	Seite 5
04	Von Frauen und grossen Taten	Seite 9
05	Meilentörns	Seite 13
06	Das erste Griechenjahr 2010	Seite 17
07	Abschied von Kroatien	Seite 19
08	Der letzte Meilentörn	Seite 26
09	Das zweite Griechenjahr 2012	Seite 30
10	Das Jahr der Reparaturen	Seite 36
11	Bikinitörns	Seite 38
12	Die ionischen Jahre 2013/14	Seite 42
13	Die Ägäis	Seite 49
14	Türkenluft	Seite 56
15	Da capo?	Seite 60



01 ELF JAHRE MITTELMEER ...

Da sahen wir zum ersten Mal unsere Sarabella: April 2007 auf einer Autobahnraststätte bei Salzburg: Angegurtet auf einem Spezialtransporter, kiel- und ruderlos, ein Fremdkörper in der Landschaft, irgendwie surreal. Und wir? Mit Herzklopfen und ungläubigem Staunen strichen Regi und ich um dieses blaue Ungetüm herum. Und das sollte ab jetzt unser zweites Zuhause sein? In einer Woche sollte es schwimmen und uns dorthin tragen, wo der Wind uns blies! Die Sarabella tat es und wie! „Performance Cruiser“ hiess es im Prospekt, also schnell musste sie sein und bequem. Und wir hatten es geglaubt, denn ausprobieren lag vorher nicht drin, da das Modell erst auf den Markt gekommen war. Waren wir zu naiv gewesen und waren dem Verkäufer auf den Leim gekrochen?

Zwölf Jahre später und nach 25'000 Seemeilen unter dem Kiel können wir eines sagen: Unsere Erwartungen waren bei Weitem über-
töffen worden. Nicht dass

es immer Friede, Freude, Eierkuchen gewesen wäre – oh Gott, was hatten wir geflücht, aber wie sagte doch Jimi Cornwell, der berühmte Weltumsegler und Erfinder des ARC (Atlantic Ocean Rally): „If you want it like home – stay at home!“ Segeln ist Abenteuer und erleben wollten wir ja etwas. Aber Segeln ist auch ein Handwerk und Handwerk bedeutet Erfahrungen sammeln – gute und schlechte – und am Ende ist man stolz auf das, was man kann.

In diesen elf Segeljahren hatten wir drei Länder (Kroatien, Griechenland, Türkei) und vier ganz unterschiedliche Segelreviere (die Adria, das Ionische Meer, die Ägäis und die türkische Südküste) kennen gelernt. Rund hundert Segler, Freunde und Familie hatten uns dabei begleitet. In diesem Buch kann man die Geschichten, Erlebnisse, Missgeschicke und Glücksmomente nachlesen. Die Bilder sprechen für sich!



"If you want it like home - stay at home"

Jimmy Cornell, Weltumsegler

02 ZULETZT STIRBT DIE HOFFNUNG

Als wir unsere Hanse 470 an der Bootsmesse in Genua im Oktober 2006 bestellten, versicherte uns der Händler, dass wir sie im Frühling bekommen würden. "No problem". Ich kann es schon gar nicht mehr hören!

Mit Elan stürzten wir uns auf die Zubehörkataloge und diskutierten - zum Leidwesen unserer Töchter - nur noch über Beschläge, Leinen, Elektronik und Navigation. Dazwischen absolvierten wir noch schnell den Fernkurs fürs Funken (Short Range Certificate), denn ohne dieses Papier kann man keine Funkstation betreiben.

PLANUNG

Aber Hanse machte uns einen Strich durch die Rechnung. Da der 30 Tonnen schwere Spezialtransporter

über Ostern nicht fahren durfte, kam er erst am 10. April in Izola (Slovenien) an. Was für ein Anblick: 25 Meter lang, 4,5 Meter breit und oben drauf unsere blaue Sarabella! Nachdem das Boot abgeladen war, blieb uns der Sonntag um die mitgelieferte Ausrüstung zu kontrollieren. Leider fehlte einiges.

PROBLEM

Am Montag eröffnete uns der Werftchef, dass die Bereitstellung sich um einen Tag verzögern werde, da sie noch den Kiel montieren mussten. Aber wie gesagt „no problem“. Nur eines war dann schon ein Problem: Die Zollpapiere fehlten und das ist so ungefähr das Wichtigste, wenn man ein Boot von einem EU-Land in ein Nicht-EU Land transportieren will.

Die TNT-Fahrer reichten sich diese Tage die Klinke in die Hand, denn es blieb nicht nur bei den fehlenden Papieren: Der Antrieb des Autopiloten war auch vertauscht worden. Reffrollen fehlten, das Spifall war nicht da, die Dirk war zu kurz usw. Wir zuckten nicht mit der Wimper!

ARBEITSMORAL

Eines muss man den Slowenen aber lassen: Sie arbeiten, bis sie fertig sind und werfen nicht einfach „den Bickel weg“ wenn es fünf Uhr schlägt. Der Mann, der unser Unterwasser behandelte, arbeitete mit seiner Schleifmaschine bis morgens um zwei Uhr. Da wir ziemlich erschöpft waren, schliefen wir trotz Maschinenlärm ein.



Auch dass wir mit dem Schitküssel und der Pütz vorlieb nehmen mussten, störte uns wenig.

WASSERUNG

Am Donnerstag, dem 19. April, war es dann soweit: Unsere Sarabella wird gewässert. Obwohl hier fast jeden Tag neue Yachten gewässert werden, war der Kranführer so nett, kurz bevor die Sarabella mit dem Kiel das Wasser berührte, anzuhalten. Regi spritzte einen Champis an das Schiff und um 16.15 Uhr war Sarabella eine Yacht.

**Regi spritzte
einen Champis
an das Schiff
und um 16.15
Uhr war die
Sarabella eine
Yacht. Wir
weinten.**

Wir waren vor Emotionen überwältigt und mussten beide weinen. Was für ein Tag! Nach sieben Jahren Sparen, Aussuchen, Planen und Hoffen hatten wir unser Ziel erreicht. „May this ship always find a safe harbour“! Die echte Schiffstaufe mit Neptun und allem Drum und Dran wird in drei Wochen im Heimathafen Punat erfolgen.



03 DAS ERSTE SEGELJAHR 2007

TAUFE

In dieser Beziehung waren wir konservativ und abergläubisch: Eine Yacht zu segeln, die nicht richtig getauft wurde, bringt Unglück. Und richtig taufen heisst: Der Neptun steigt im stilechten Umhang aus dem Wasser, erzählt den zahlreichen Gästen möglichst viele amüsante Geschichten über die Skipper und lässt keine peinlichen Details aus. Männiglich wundert sich, woher er das alles weiss und am Schluss tauft er die Yacht mit Champagner, nicht ohne vorher die Schiffsgotten – unsere zwei Töchter Sarah und Rahel – geküsst zu haben. Der Schiffsname setzt sich übrigens genau aus ihren zwei Anfangsbuchstaben zusammen!

SETUP

Danach reichten sich die Handwerker die Klinke resp. die Gangway in die Hand. Zuerst kam der Schreiner und musste ebendiese versetzen und abändern. Diesmal hatte der deutsche Zulieferer Mist gebaut.

Dann kam der Schlosser an Bord und schaute sich die Ankereinrichtung an. Nach dem ersten Anker aufnehmen hätte ich nämlich vor Schreck fast den Anker gekappt, da sich das Deck durch die eigenwillige Umlenkung der Kette mindestens 3 cm auf und ab bewegte. Nach längerer Diskussion einigten wir uns auf eine zusätzliche Decksabstützung.

Danach war der Masttrigger an der Reihe und montierte noch zusätzliche Maststufen. Bei dieser Grösse von Schiff ist der Baum nämlich so hoch ab Deck, dass man die Grossegehpersenning nur mit Hinaufklettern anbringen kann.

Jetzt wäre eigentlich noch der Elektriker an der Reihe gewesen um das Kettenzählwerk der Ankerferbedienung und die Instrumente zu kalibrieren. Doch erachtete dies der Händler als Kundenaufgabe, was im Prinzip natürlich nicht stimmt, aber den grossen Vorteil hat, dass man die ganze Elektronik besser kennen lernt.

JUNGFERTÖRN

Für unsere erste Reise wagten wir uns bis Zadar und segelten zwischen den vielen Inseln der Kornaten durch. „Passt gut auf die Bora auf“, warnte uns ein Insider, „die kommt ohne Vorwarnung!“. Das sollten wir noch ein paar Mal – und zwar auf dramatische Weise – erleben.

Diese Yacht brauchte eh nicht viel Wind um in die Gänge zu kommen. Mit ihren 125m² Segelfläche – bei 12 Tonnen Gesamtgewicht – beschleunigte sie dank dem tiefgehenden Kiel wie eine Rennyacht. Der Höhepunkt war der grosse Gennaker von 180 m² – mein Lieblingsspielzeug, der uns später noch einige Male in Schwierigkeiten bringen wird. Unsere erste (reine) Männercrew – der Neptun und seine drei Freunde – war auf jeden Fall sehr beeindruckt. A propos Männer: Die Frauenquote stieg auf der Sarabella schnell an – und es waren keine Quotenfrauen!



PRIVATTÖRNS

„Weshalb habt ihr so ein grosses Schiff gekauft?“, wurden wir oft gefragt. Wir hatten von Anfang an geplant, unsere Familie, Freunde und auch echte Segler mitzunehmen. Es sollte ein richtiges Gesellschaftsschiff sein und sowohl Geniesser als auch Hardcore-Segler zufrieden stellen. Auf der anderen Seite wollten wir unser schwimmendes Feriendomizil auch gerne alleine nutzen und an schönen Plätzchen oder in idyllischen Ankerbuchten auch mal ein paar Tage verweilen, was mit Gästen, die nur ein oder zwei Wochen an Bord kommen, einfach nicht möglich war.

Den Privattörn vom Sommer 2007 werden wir kaum vergessen. Wir hatten uns auf der Ostseite der Insel Krk – gegenüber dem berühmten Velebitkanal – die borasichere Bucht *Vela Luka* als Übernachtung ausgedacht. Der Törnbericht liest sich wie eine Schauergeschichte:

29. Juli 2007. Is. Krk. Vela Luka
"Die Nacht begann magisch mit Vollmond und ziemlicher Windstille. Um ein Uhr erwachte ich nach wilden Träumen über Leggerwall und schlippende Anker. Der Wind hatte unterdessen auf 5-6 Bf zugenommen und kam aus allen Richtungen. Der Anker schien zwar zu halten und Sarabella schwojte wild in der ganzen Bucht herum, aber wir waren nur noch ungefähr zehn Meter vom felsigen Ufer entfernt. Die Reaktionszeit um den Motor im Falle einer Ankerverschiebung zu starten, reduzierte sich somit auf etwa drei Sekunden, was uns natürlich nicht mehr ruhig weiterschlafen liess. So sassen wir sprungbereit und eingelullt in eine Decke im Cockpit und sinierten, wie nah doch der Moment zwischen sicherem Wasser und Verderbnis bringender Küste sein kann

... Am Morgen bliess es in Böen immer noch mit 25 Knoten und als ich mit dem Beiboot an Land ging um einen Blick über die Klippe zu wagen, verstand ich, weshalb diese Bucht borasicher genannt wird. Draussen im Velebitkanal war die Hölle los, es bliess sicher mit neun Beaufort und die Bora baute eine meterhohe See auf. Ruhig und sicher sind eben relative Begriffe. An ein Auslaufen war gar nicht zu denken; wir sassen quasi in der Mausefalle! Erst gegen vier Uhr besserte sich die Situation. Trotz voller Motorkraft kamen wir nur mit drei Knoten aus der Bucht raus. Unter Fock und doch mit 6.5 Knoten Fahrt segelten wir den Kanal hinunter, bis wir in Baska auf die Leeseite von Krk kamen, wo der Wind und die Wellen dann abnahme."

*Wir sinierten,
wie nah doch
der Moment
zwischen
sicherem Wasser
und Verderbnis
bringender
Küste sein kann.*



FAMILIENTÖRNS

Im ersten Segeljahr kam fast unsere ganze Familie auf die Sarabella. Meine Eltern (80) genossen zwei Tage an Bord und Regis Mutter (82) kam sogar eine ganze Woche zusammen mit Regis Schwester und ihrem Mann auf eine kleine Rundreise nach Losini und zurück nach Punat. Dass das Grossegel wegen einem falschen oder zu lockeren Knoten (!) runter kam, trübte zwar nicht die Freude, war aber ein weiteres Lehrstück: Ab jetzt sichern wir diese Fallen mit Kabelbinder!



HERBSTTÖRN

Den Kornaten-Nationalpark mit seinen unzähligen Inseln zu bereisen, sollte der Saisonhöhepunkt sein. Zu dieser Zeit betrug der Eintritt noch erträgliche 40 Euro, heute bezahlt man für eine Yacht unserer Grösse mit sechs Personen an Bord mehr als 180 Euro. Eine Frechheit und eines der Exzesse, die uns letztendlich dieses Land zum Verleiden gemacht haben. Wir knüpften freundschaftliche Kontakte zu einigen der Konoba-Besitzer, die uns im Laufe der nächsten Jahre immer wieder herzlich empfangen.

Unvergessen bleibt der feuchtföhliche Abend in Vrulije, als wir den runden Geburtstag von Ruth, einer langjährigen Freundin und Schulkollegin, feierten ohne zu merken, dass unsere Sarabella um gut 30cm höher als normal lag und nur noch von den Belegleinen am Steg gehalten wurde, ohne die sie in beachtliche Schräglage geraten wäre.

Das passierte uns noch manchmal: Der Wirt oder Hafenmeister ruft «no problem» und schon sitzt man auf oder schlägt das Ruder an, weil der Quai eine hässlich vorstehende Kante hat. Hauptsache das Geschäft stimmt!



04 FRAUEN UND GROSSE TATEN

FRAUENQUOTE

Während 2007 der Anteil Frauen nur 30% betragen hatte, stieg er 2008 schlagartig an: 75% unserer Gäste waren weiblich. Der Grund lag vor allem in der Tatsache, dass Regi mit einigen Frauen, mit denen sie schon vor unserer Zeit mit der Sarabella einen unterhaltsamen Törn unternommen hatte, den sie nun wiederholen wollte. Ich arbeitete und verfolgte das Ganze auf der Seekarte und liess mich per SMS informieren. (WhatsApp gab es zu dieser Zeit noch nicht!). Der Törnbericht tonte dann so:

13. Juni, Is. Dugi Otok, Božava

„Gesegelt wurde natürlich auch; und zwar gar nicht übel. Sogar den Gennaker setzten sie stinkfroh. Einmal fuhren sie damit einer Männercrew voll „über die Tücher“ – im Bikini wohlverstanden – und winkten neckisch. Als sie dann noch im nächsten Hafen – Božava – ein perfektes römisch-katholisches Hafenmanöver hinlegten, kam prompt ein deutscher Segler zu ihnen und sagte: „Mädels, das habt ihr toll hingekriegt!“.

HORMONE

Und in einer dieser Buchten geschah dann das, was unter normalen hormonellen Umständen hätte vermieden werden können. Ein Nachbarschiff voller Männer – wie es sich herausstellte Taxifahrer aus Süddeutschland – wollte sich die Frauen genauer ansehen. „Dürfen wir rüber kommen“, fragten sie. Die Anzahl Biere, die sie schon intus hatten und die restlichen, die sie noch als wohlgemeinte Männergeste an

Bord bringen wollten, bewogen aber die Eignerin dankend abzulehnen.

Der Hinweis, dass Frauen mit Bier und sei es auch bayrisches, nicht um den Finger zu wickeln sind, fehlte wahrscheinlich in ihrem Törnführer. Aber ein bisschen Männerwelt zu schnuppern schienen den Damen doch ganz reizvoll zu sein, worauf sie das Beiboot wasserten und zu sechst (!) mit knapp 10cm Freibord die Taxiacht enterten.



*Ein bisschen
Männerwelt zu
schnuppern
schien den
Damen doch
ganz reizvoll zu
sein.*

RAUCHSCHADEN

Eigentlich wäre auch alles gut gegangen; Die Herren waren anständig und die Damen kicherten nicht allzu sehr. Leider waren aber alle Taxifahrer-Segler intensive Raucher und schmissen ihre Stummel ins Wasser. Mit dem Bier litt aber die Treffergenauigkeit, so dass Zigarettenenden im Schlauchboot landeten und ein Loch in den Boden frassen. Da es bei der halb nüchternen Rückkehr schon Nacht war, bemerkte die Skipperin erst am nächsten Morgen das Malheur. Glücklicherweise war Flickzeug zur Hand, aber den Deutschen war die Sache höchst peinlich. Betreten schlichen sie von dannen, respektive hoben sie den Anker ...



VENEDIG

Im Herbst stand uns der Sinn nach Grosse: Statt nur von Bucht zu Bucht zu tingeln, wollten wir mal längere Strecken zurücklegen und auch einmal die Nacht durchsegeln. Was lag näher, als die Lagunenstadt Venedig zu besuchen! „Venedig, die schmeichlerische und verdächtige Schöne, diese Stadt, halb Märchen, halb Fremdenfalle, in deren fauliger Luft die Kunst einst schwelgerisch aufwucherte und welche den Musikern Klänge eingab, die wiegen und buhlerisch einhüllen,“ schrieb Thomas Mann, der mit seinem berühmten Roman „Tod in Venedig“ der Stadt ein dichterisches Denkmal errichtete. Und wer hat nicht die Kriminalgeschichten mit Commissario Brunetti von Donna Leon gelesen. Diese Stadt hatte definitiv etwas Magisches.

"Venedig, die schmeichlerische und verdächtige Schöne, diese Stadt, halb Märchen, halb Fremdenfalle in deren fauliger Luft die Kunst einst schwelgerisch aufwucherte."

Thomas Mann

NACHTFAHRT

Es gab nur zwei nautische Gründe, die dagegen sprachen: Erstens der berühmte Herbstnebel und zweitens unser Tiefgang. Doch der Nebel blieb aus, es war einfach diesig. Aus dem Logbuch von 2008:

5. Oktober, Marina Umag

„Eine halbe Stunde nach Mitternacht lösten wir in Umag die Leinen und setzten bald die Segel um mit raumem Wind um 15 Knoten nach Westen zu segeln. Für die nächsten acht Stunden wird der Kurs von 265 Grad uns nach Venedig bringen. Nach einer Stunde drehte der Wind und wir konnten ausreifen und an den Wind gehen. Die Erfahrung, bei stockdunkler Nacht und Krängung durch die Wellen zu segeln, war für die ganze Crew neu und spannend. Alle Lichter wurden gelöscht oder auf Rot gesetzt, so dass sich das Auge an die Dunkelheit gewöhnen konnte. Der Blick blieb immer auf der Windmessanzeige um bei Anzeichen von Böen, die auf der Adria bekanntlich ohne Vorankündigung einfahren können, das Gross fieren zu können, das griffbereit auf der Winch lag.

Obwohl wir das Fahrtenungsgebiet der Berufsschiffahrt nach Triest kreuzen mussten, hielt sich der Verkehr in Grenzen. Auch Fischerboote und Trawler trafen wir wenige. Nach zwei Stunden war es mit der Seglerei vorbei und wir mussten den Motor anwerfen. Die Plotterelektronik rechnete uns die ETA (Estimated Time of Arrival) vor, um uns das Zeitfenster des Hochwassers zum Einlaufen in unseren Hafen offen zu halten. Um halb neun kreuzten wir die Fahrwassertonnen für die Laguneneinfahrt und fuhren die letzten drei Seemeilen bis zur Stadt. Das Wetter war sehr diesig und als wir dann die Erinnerungsfotos vor dem Markusplatz schossen, waren wir fast ein bisschen enttäuscht ...





STADTBESICHTIGUNG

... Wir fuhren den Canale Grande hoch und staunten über diese unglaubliche Stadtkulisse von Palästen, Kirchen und Läden. Vor der Schweizer Botschaft grüßten wir artig die Angestellten, die uns vom Balkon her zuwinkten und drehten dann ab, um die Einfahrt in die kleine Marina „Vento di Venezia“ zu suchen, die noch so neu war, dass sie nicht mal auf unserer aller neuesten Seekarte verzeichnet war. Das Hochwasser reichte eben um reinzugleiten und der Hafenermeister wies uns einen super ruhigen Platz zu, wo wir längsseits gehen konnten. Hier würden wir nun drei Tage bleiben und die Stadt besichtigen.“



Mit ein bisschen Motorhilfe kamen wir nach drei Tagen in dieser phantastischen Stadt wieder aus der exklusiven Marina „Vento di Venezia“ raus. Einziger Wermutstropfen: Das Spifall riss nach vier Stunden Gleitfahrt, da oben am Mast statt eines Bügels eine vernünftige Rolle fehlte. Doch die Crew – Regis Brüder und unsere lieben deutschen Freunde Ekki und Steffi – sprechen noch heute von diesem Törn und den Erlebnissen in dieser aussergewöhnlichen Stadt. Segeln ist eben mehr als nur Segeln!



05 MEILENTÖRNS

Für die Segelschule Hallwilersee war ich schon seit 30 Jahren in der Ausbildung tätig. Anfänglich war die Erringung des Binnensee-Brevets (D-Schein) für die meisten Segelschüler das erstrebenswerte Ziel. Das änderte sich in den 90-iger Jahren, als das Hochseesegeln erschwinglich wurde und immer mehr Charterfirmen auf den Markt kamen.

Wir boten Theoriekurse zur Erlangung des Hochseescheins (B-Schein) an und organisierten Meilentörns. Da war es logisch, dass wir auf der Sarabella auch Ausbildung betrieben. Es war immer wieder eine Freude, wenn ein Kandidat/in mit uns die 1000-ste Meile und damit das Skipperbrevet erreichte.

SEEMANNSCHAFT

Eine Kreuzpeilung oder das Loggen mit Kurseintragung auf der Karte gehört zum Standardrepertoire. Solche Aufgaben beherrschten die meisten angehenden Skipper/innen.



2008 legten wir noch grossen Wert auf solche Dinge. Meistens war der Plotter zur Standortbestimmung tabu. Doch mit der Zeit merkten wir, dass vielen der Umgang mit einer Yacht von 13 Tonnen, die Hafen-manöver und die richtige Einschätzung der Wettersituation mehr Mühe machte.

In all den Jahren waren Fehleinschätzungen der Situation verbunden mit mangelnder Erfahrung. Wer zu Hause selber nicht viel segelte oder regattierte – diese Leute waren die Besten - hatte Mühe mit seinen koordinativen Fähigkeiten oder mit der Anforderung als (Tages-) Skipper, den Überblick zu behalten.

Wer zu Hause selber nicht viel segelt, hatte Mühe mit seinen koordinativen Fähigkeiten.



2008

Wir starteten in Punat und segelten bis nach Trogir und zurück. Dieser erste Meilentörn war geprägt von viel Wind und war mit 400 sm körperlich anstrengend. Die Mannschaft kam aber auch kulturell auf ihre Kosten, da sowohl die Altstadt von Trogir als auch die Krka Wasserfälle Sehenswürdigkeiten sind, die man nicht auslassen sollte.

14. April 2008, Stadthafen Trogir

"Dieser Freitag wird wohl in die Annalen der Sarabella eingehen. Wieder war Südwind zwischen 25 und 30 Knoten angesagt, aber diesmal hatten wir ihn zum Schieben. Mit Volltuch segelten wir aus der weiten Bucht bei Trogir und ritten raumschots auf Wellen, die immer höher wurden, Richtung Sibeni....."

.... Ein kleines Intermezzo mit supponiertem Mann-über-Bord unter beinah realistischen Bedingungen liess der Crew, die Ernsthaftigkeit eines solchen Ereignisses vergegenwärtigen. Obwohl der Fender schon beim zweiten Anlauf an Bord war, wäre es sehr schwierig gewesen, bei diesem Seegang eine bewusstlose Person über zu nehmen. Das Steuern verlangte jetzt volle Konzentration.

Nach fünf Stunden Rauschefahrt mit einem Schnitt von 8.6 Knoten legten wir an der bekannten Hafenstadt von Šibenik an. Wieder hatten wir den ganzen Stadtquai für uns. Zum Nachtessen war „Regis Küche“ angesagt und sie zauberte ein wunderbares Tacosmenü auf den Tisch. Kann man es dem Skipper verübeln, wenn ihm, vor sich hindösend, um zehn Uhr das Grappaglas fast aus der Hand fiel?“

2009

KALTE ZEITEN

Da wir ja immer noch zum arbeitenden Volk gehörten, mussten die Törns während den Schulferien stattfinden. Der Meilentörn fand deshalb im April während den Frühlingsferien statt. Da die kroatische Adriaküste nah an dem jäh ansteigenden Gebirge, das bis auf 2000 Meter reicht, kann es manchmal empfindlich kalt werden. Aus diesem Grund hatten wir im Winter auch eine Dieselheizung einbauen lassen. Nun konnte sie sich bewähren.



23. April 2009, Stadthafen Rab



«Was für eine Überraschung am Freitagmorgen, als wir aufwachten: Auf den nahen Bergen, die zwar fast 2000 Meter hoch waren, lag eine Schicht Schnee und auch hier im Hafen war es kaum mehr als zehn Grad warm. Obwohl solche Temperaturschwankungen gewöhnlich viel Wind bedeuteten, war davon nichts zu spüren. Bei totaler Flaute motorten wir bis zur Nordspitze von Rab, nachdem wir noch einmal Anlegemanöver in der Marina geübt hatten.



Aber ich hätte gewettet, dass nun der Wind – gewöhnlich Bora – einsetzen würde. Und tatsächlich, innerhalb von einer Viertelstunde hatten wir knapp zwanzig Knoten. Heiri, der Tagesskipper, fühlte sich hinter dem Steuer glücklich, kriegte sogar eine Salzwasserdusche ab und ich konnte es mir nicht verklemmen, nochmals das Mann-über-Bord Manöver unter realistischen Bedingungen üben zu lassen. Nach den unzähligen Aufschissern, klemmte dann was ganz anderes: Die Fockschot blockierte im Block am Schothorn, dehnte ihn, bis er brach und es blieb mir nichts anderes übrig, als beides zu ersetzen. Doch dies war während diesen zwei windreichen Wochen der einzige Schaden gewesen. Um vier Uhr meldete ich über Funk unsere Ankunft in der Marina an, Heiri übergab eher widerwillig das Steuer an Regi, da es ihr vorbehalten war, das letzte Anlegemanöver, das natürlich klappte, zu fahren. Der Marinero reicht die Mooringleinen und dann war dieser Meilentörn auch schon Geschichte.



Von den total 550 Seemeilen, hatten wir lediglich hundert unter Motor zurückgelegt. Der ganze grosse Hack war zwar ausgeblieben, aber alle meinten, dass sie seglerisch sehr viel gelernt hätten.»

2010

Die Ausbildung von angehenden Hochseeskippern verlangte viel Aufmerksamkeit und Geduld. Oftmals standen wir schon um halb sieben auf, um das angepeilte Tagesetmal von 60 Seemeilen zu schaffen. Fehlte der Wind, musste der Motor herhalten, herrschte viel Wind, wurden manchmal parforce Schläge gefahren, die die Mannschaften – und nicht etwa die Sarabella – an ihre Leistungsgrenzen brachte. Selbstverständlich wurden auch Regi und ich als erfahrene Skipper gefordert, denn Unfälle oder gar ein Mann über Bord waren ein absolutes «No-go». Zum Glück passierte nie etwas Gravierendes und auch die Sarabella überstand alle Sturmfahrten mit Bravur.

BORA - BORA

Bis jetzt waren wir – ausser eines Nachts – von den grossen und urplötzlich auftretenden Borawalzen verschont geblieben worden. Auf dem Weg nach Dubrovnik erwischte es uns gleich zweimal. Zum Glück waren erfahrende Segler an Bord, die ihre letzten Meilen für das Hochseebrevet absolvierten und für diese Erfahrung eigentlich froh waren.

Vor Rab kämpften wir mit 35 kn Wind gegenan und in Zadar mussten wir mit 25kn Seitenwind anlegen – da trennt sich die Spreu vom Weizen.

Dass es noch bedeutend heftiger zu und hergehen kann, konnte man neulich in der Yacht von 2019 lesen: Vor Sibenik wehte es in Spitzenböen am 14.Mai 2019 mit sage und schreibe 17 Beaufort, d.h. 237 km/h.

Wer da noch raus geht, ist lebensmüde! (s. Bild rechts)



20. April 2010. vor Ilovik

«Einfach gesagt, ist es eine moderne Form von Schnitzeljagd, nur dass die Ziele via Internet bekannt gegeben werden. Zufälligerweise war ein Ziel auf der Leuchtturmsinsel Trstenik versteckt und die lag quasi am Weg nach Ilovik. Wir liessen das Beiboot zu Wasser und Markus ging mit Regi und Marlys auf Schatzsuche. Und tatsächlich: Im Hühnerstall des Leuchtturms lag die Box, wo man sich eintragen und seinen sogenannten „Travelbug“ – ein Metallzeichen – hinterlegen musste, der dann vom nächsten Besucher ersetzt wird und so seine Reise um die Welt antritt.»



GEO CACHING

Wenn der Wind fehlt, kann man einfach den Motor anlassen, oder man wird kreativ. Unsere Crew erfand eine neue Art von Entdecker-Segeln, das wir bis jetzt noch nicht ausprobiert haben. Das Logbuch liest sich eher wie ein Pfadfinderbericht:



06 DAS ERSTE GRIECHENJAHR 2010

TAPETENWECHSEL

Es gibt Schiffseigner, die bleiben ihrem Heimathafen zehn oder zwanzig Jahre treu. Wir hatten nach drei Jahren in Punat (Insel Krk) genug: Die Anreise mit dem Auto – der Flughafen Zagreb war zu weit weg – war zwar am Anfang mit dem vielen Material praktisch, aber mit der Zeit umständlich. Nach Split, respektive zur Marina Kastela, konnten wir und unsere Gäste in etwas mehr als einer Stunde fliegen, aber der Service und die Ambiance entsprach nicht unseren Wünschen. In Dubrovnik wären wir gerne geblieben, aber die Liegeplatzpreise waren schon dazumal horrend. Das Essen – immer nur Kabissalat, Mangold, Kartoffeln und Fisch – langweilte uns mit der Zeit und die Mentalität der hohlen Hand wurde immer offensichtlicher. „Auf zu neuen Ufern“ war der Slogan 2010 und zwar nach Griechenland.



VIERLÄNDERTOUR

Das Ein- und Ausklarieren in Kroatien und Montenegro schien uns umständlich, aber Kotor, das einmalige Städtchen, das unter Unesco-Weltkulturerbe steht, ist ein Muss auf dem Weg nach Süden. Über Albanien wussten wir fast gar nichts, es gab auch nur eine Marina. Ein Tête-à-Tête mit dem albanischen Militär mit Gewehr im Anschlag – man lege nie neben einem stillgelegten U-Boot an – als auch mit einem zwar freundlichen aber korrupten Zollagenten, gab sicherlich ein falsches Bild dieses Landes wieder, das nach der Diktatorzeit von Hodscha krampfhaft versuchte, Touristen anzuziehen. Als wir auf dem Rückweg im Herbst beinahe von einem Fischtrawler in Piratenmanier geentert worden wären, war dieses Segelrevier für uns gestorben.

KORFU

Dem Charme von Korfu kann man sich kaum entziehen: Die Leute sind sehr gastfreundlich, die Altstadt macht mit ihren pittoresken Gassen und den vielen, leicht verfallenen historischen Gebäuden einen sympathisch-chaotischen Eindruck, der durchaus der griechischen Mentalität der gewollten Unvollkommenheit entspricht. Hinzu kam die moderne Marina Gouvia, die uns noch ein paar Mal aus unseren Patschen helfen wird.

*Nach der
Trawlerattacke
war Albanien
für uns
gestorben.*



GRUNDBERÜHRUNG

Auch beim Segeln gibt es Tage, die man lieber vergessen möchte. So waren wir es von Kroatien gewohnt, dass Seekartenangaben – auch digitale – ziemlich genau waren. Doch in Griechenland mussten wir umlernen und zwar auf die harte Tour. Das erste Mal waren wir tatsächlich so unvorsichtig, als wir die kleine Abkürzung zwischen Antipaxos und einer kleinen Insel nehmen wollten. Zum Glück führen wir langsam und fingen lediglich eine kleine Delle im Kielfuss, der aus Blei besteht und das meiste an Aufprallenergie absorbiert, ein.

Doch drei Wochen später rumpten wir im Kanal von Levkas, der mit Bojen ausgeschildert ist und sieben Meter tief sein sollte, auf einen Gegenstand (einen Bojenblock?), von dem wir bis heute nicht wissen was es war. Eine Delle im Bleikiel war wieder alles was man sehen konnte, aber um sicher zu gehen, liessen wir einen zufällig anwesenden Schadenexperten von Pantenius die ganze Kiel-

aufhängung inspizieren. Sein Kommentar: „Das ist ja wie ein Schlachtschiff gebaut, da passiert erst was, wenn du ein armdickes Loch im Kiel hast“.

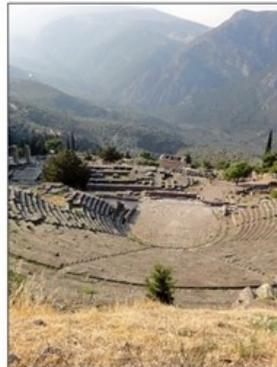
Die nachträgliche Reparatur im Herbst in Kroatien wird uns aber noch zwei Jahre später beschäftigen und zur Folge haben, dass wir früher als geplant nach Griechenland umziehen.

„Das ist ja wie ein Schlachtschiff gebaut, da passiert erst was, wenn du ein armdickes Loch im Kiel hast“.



KULTURERFAHRUNGEN

Grosse Seefahrer sind auch grosse Kulturförderer. Wären die Griechen nur auf Eroberungen und Raubgut aus gewesen, wäre dieses Land halb so interessant. Aber ihr Interesse an der Architektur und die Förderung von religiösen und kulturellen Strömungen aus der ganzen Welt, erschuf ein Reich, vor dessen Errungenschaften wir heute nur noch verneigen können. Das Orakel von Delphi, das mächtige Amphitheater von Epidaurus und auch der Kanal von Korinth sind so beeindruckende Weltwunder, dass wir ab und zu Kultur- statt Segeltage einschoben.



07 ABSCHIED VON KROATIEN

GEWINNOPTIMIERUNG

Nun segelten wir schon vier Jahre in Kroatien und hatten schon viel von dieser faszinierenden Inselwelt gesehen. Wir waren zwar 2010 nach einem interessanten griechischen Abstecher zurückgekehrt, aber mit den Kroaten selber wurden wir nie ganz warm. Vielfach hatten wir den Eindruck, dass es in diesem Land, das nun den Aufschwung zum beliebtesten Törngebiet in Europa geschafft hatte, nur um Gewinnoptimierung ging. Unser Bootsplatz zum Beispiel war seit 2007 um fast zwanzig Prozent teurer geworden und die «Saumode» hohe Liegegebühren bei Ankerbuchten mit Mooringbojen (ca. 30 Franken) zu verlangen, nahm mehr und mehr zu.

EU-BEITRITT

2011 wussten wir, dass Kroatien in die EU eintreten wird. Da alle nicht-EU versteuerten Boote damit rechnen mussten, nachversteuert zu werden, begann eine grosse Ungewissheit, wie das vor sich gehen sollte.

Auf den Foren wurden verschiedene Szenarien und Steuersätze von zwei bis fünfzehn Prozent herumgereicht. Betrübtlich war, dass der Cruising Club Schweiz (CCS), der eigentlich die Interessen der Schweizer Hochseesegler vertreten sollte, gar keine Hilfe anbot und weniger als ich wusste. Der Austritt aus dem CCS war deshalb gewiss. Diese Rechtsunsicherheit und der Umstand, dass dieses tolle Segelland den Unterschied zwischen verständlicher Preiserhöhung und Abzockerei nicht mehr kannte, bewog uns, Kroatien den Rücken zu kehren – für immer. Aus heutiger Sicht muss man sagen, dass diese Preistreiberei viele Charterfirmen in den Ruin getrieben hat und die Investitionen für den Erhalt der Infrastruktur fehlen. Eine unsägliche Zusatzsteuer erwies sich als kontraproduktiv. Viele Segler wanderten ab; sei dies nach Griechenland oder in die Türkei.

REPARATUREN

„Willst du Probleme – kaufe ein Schiff“, lautet ein Sprichwort. Aber bis anhin hatten wir alle Reparaturen immer bewältigt und mussten nie einen Törn deswegen ausfallen lassen. Wichtig ist, dass man jemanden vor Ort kennt, der zuverlässig und genau arbeitet.

Deshalb vermissten wir Denis sehr, als wir unseren Heimathafen von Punat (Insel Krk) nach Kastela (bei Split) verlegten. Er hatte den Kühlschrank reparieren lassen (Kabel mangels korrekter Aufhängung korrodiert), die Frischwasserpumpe ausgewechselt, das Deck nach der missratenen Nano-Behandlung abschleifen lassen, das Bimini beim Segelmacher überholt und die Kielreparatur nach der unglücklichen Grundberührung im Kanal von Lefkas überwacht. Doch diese wird noch zu Reden geben!



STURMET statt GOURMET

Wir hatten uns diese Saison vorgenommen, noch unentdeckte Inseln und Buchten anzusteuern. So legten wir am Frühlingstörn bei der privaten „Marina Festa“ auf der Insel Zut an, die in der YACHT als feinstes Gourmet-Restaurant mit Gratisstegplatz gelobt wurde. Aber was nützt das feinste Menü mit Goldbrasse, wenn der Steg nicht gegen die Bora geschützt ist! Wir hätten beinahe das Heck eingedonnert!



12. April 2011, Marina Festa (Is. Zut)

«Um zwei Uhr morgens fingen die Fallen an zu scheppern und ich weckte Rolf um mir zu helfen, das Boot ein bisschen vorzuziehen. Doch der Wind kam nicht aus Nord, sondern Nordost, womit wir breitseitig und ungeschützt da lagen. Wie hatte mir der Wirt doch noch gesagt: „Wir warten schon lange auf einen Wellenbrecher gegen die Bora“. Die Reflexe waren einfach noch nicht da, um sofort zu realisieren, dass nun jede Sekunde zählte. Inzwischen regnete es und der Wind nahm stetig zu. ...

Das Heck kam dem Steg gefährlich nah, obwohl die eilig montierten Fender noch nicht anstiessen. Inzwischen waren alle aufgestanden und ich startete den Motor. Es hatte schon zwanzig Knoten Wind. Rolf sprang mutig auf den Wackelsteg und montierte eine zweite Leine. Dann befahl ich Patrick und Rolf, die leeseitige Mooringleine am Bug dicht zu nehmen, sobald ich Vollgas gab. Regi stand in der Mitte und schrie die Befehle nach vorne.

Wir kamen einen Meter nach vorne, aber ich traute dem Steg nicht. Er tanzte beim einsetzenden Seegang wie verrückt auf und ab. Unter-dessen bliess es mit fast vierzig Knoten! Aus Sicherheitsgründen blieb ich die Nacht auf und beobachtete, wie die Sarabella an den Heckkleinen zerterte bis sie knarrten – ein hässliches Geräusch.

Um sechs Uhr war der Spuk vorbei und um acht schien schon die Sonne. Wir hatten das Ganze unbeschadet überstanden!»

AUFFAHRSTÖRN

Da wir nun ab Split starteten, konnten wir vermehrt den Süden Kroatiens erkunden. Aber was soll man über einen Törn erzählen, der eigentlich als Spinnakertörn gedacht war, aber mehrheitlich durch Flaute und Müsiggang geprägt war? Ganz einfach: Man nimmt eine junge Crew, die gute Laune an Bord bringt, veranstaltet Gesangs- und Spielwettbewerbe und setzt beim kleinsten Anzeichen von Wind die Segel.

Was soll man über einen Törn berichten, der durch Flaute geprägt ist?



KORCULA

20. Mai 2011, Is. Hvar

Der Hauptort der gleichnamigen Insel, die ihren Namen wegen ihrer dichten Bewaldung mit Kiefern und Steineichen erhielt, zählt zu den schönsten Törnzielen. Nur mit Reservation erhält man einen Platz in der Marina. Dass man dafür 25 Prozent Zuschlag zahlen muss, gehört ebenso zu den Besonderheiten der Insel, wie die Behauptung, dass hier das Geburtshaus von Marco Polo, dem Eroberer des Mittelalters, stehe.

«Den Schlag auf die Rückseite der Insel Hvar mussten wir fast ganz unter Motor zurücklegen. Sobald sich ein Lüftchen erhob, wurden die Segel ausgefahren, doch meistens hielt es nur für eine Viertelstunde; wir kamen uns vor wie auf dem Hallwilersee. Zum Glück war die Strecke nur 20 Seemeilen lang und um 16 Uhr hatten wir einen wunderbaren Ankerplatz in der Bucht gefunden, der uns ganz alleine gehörte. Wir hatten also richtig gepokert; all die Charterboote waren auf der anderen Seite von Hvar entlang gesegelt und liessen uns in Ruhe.»



SOMMERTÖRNS

Nach vier Jahren Segelzeit mit der Sarabella hat es sich herumgesprochen, dass man bei uns auch ohne jegliche Segelkenntnisse erholsame und abwechslungsreiche Ferien verbringen konnte. Dies stiess vor allem bei der Damenwelt auf offene Ohren, so dass der Frauenanteil im Sommer – zusammen mit dem Wasserverbrauch – sprunghaft anstieg.

Die Tagesetmale sanken auf zehn bis fünfzehn Meilen, dafür stieg die Attraktivität von Ankerbuchten und Strandbars an. Mit unserem Wassermacher und dem Stromgenerator war es auch keine Sache, eine Woche autonom zu bleiben. Schnell war der Begriff „Bikini-Törns“ kreiert, wobei die Bikinis oft an Bord blieben und die Trägerinnen das textilfreie Baden vorzogen – mir, als oft einziger Mann, sollte es recht sein, da ich es ihnen schon lange gleichtat. In Kroatien war dies bei vielen Yachties sowieso an der Tagesordnung – ausser bei den prüden Engländern, da dies bei ihnen zu Hause immer noch als illegal gilt.

KULINARIK

Ausschlafen bis neun, baden, ein bisschen lesen und dann locker entscheiden in welche Bucht wir uns heute treiben lassen wollen, gehörte in diesem Sommer-monaten zu unserem Tages-rhythmus. Das sichere Wetter verlangte keine besondere Wetterplanung und die Anker-gelegenheiten waren fast alle sicher. Doch Kochen an Bord war bei diesen Temperaturen eine Plage. Aber fünfstermige Konobas zu finden, ist in Kroatien keine grosse Kunst. Meldete man sich telefonisch an, bekam man sogar eine Mooringboje gratis – eine Seltenheit.

11. Juli 2011, Bucht Loviste

„Hallo, ich bin Roberto“, tönte es neben der Sarabella, als sie an der Mooringboje hing. „Ich kann euch fürs Nachtessen mit meinem Boot an Land bringen.“ Es war der Wirt des Restaurants Gradina, der uns netterweise ans Ufer brachte. „Wenn ihr noch ein Ricola habt“, mache ich ein super Nachtessen für euch“, sagte er spasseshalber. Abgemacht ist abgemacht. Was Roberto dann um acht Uhr auf seiner wunderschönen Terasse auftischte, schlug alle Rekorde. Risotto di Mare, besten Fisch und Gemüse waren wirklich vom Feinsten. Klar, dass er nach der Rückkehr aufs Schiff noch zwei Schachteln Ricola bekam. „Das war das beste Menü seitdem wir vier Jahre in Kroatien segeln“, lobte Regi.



BRANDGEFAHR

14. Juli 2011, Milna, Is. Brac

Waldbrände kommen im Sommer in Kroatien leider oft vor. Mehrmals hatten wir die Canadair-Wasserflugzeuge beobachtet, wenn sie spektakulär tief zum Wasser tanken über uns hinweg flogen. Meistens müssen sie Brände im gebirgigen Landesinnern löschen, wo Löschfahrzeuge keinen Zugang haben. Aber auch die kleinen Inseln, die selber keine Feuerwehr haben, sind auf sie angewiesen.

«Schon als wir auf Brac in der Marina Milna anlegten, war der Himmel von Rauch erfüllt. Wegen dem heftigen Wind wurde das Dorf in dichten, beissenden Rauch gehüllt. Wir assen an Bord und wunderten uns, das man wenige Löschflugzeuge und fast keine Sirenen hörte. Jetzt begann Asche aufs Boot zu fliegen und wir mussten uns ernsthaft überlegen, was zu tun war. ...

... Plötzlich viel auch der Strom aus. Und dann sahen wir die ersten Flammen gleich hinter der Marina züngeln. Das Restaurant am Eingang brenne, erzählte unsere Nachbarcrew. Jetzt ging das Ablegen schnell: Geschirr verräumen, Nachtfahrt vorbereiten und Leinen los. Als wir rausfahren, brannten uns die Augen und das ganze Schiff stank nach Rauch. Ein letzter kurzer Blick zurück auf die Stadt wirkte dramatisch. Wir waren geschockt!»

Genau dieser Wind hatte zur Folge, dass ein kleines Feuer sich plötzlich in eine bedrohliche Feuerwalze verwandelte.



SOMMERENDE

Die Sommertörns bei Mljet abzuschliessen, war eine prima Idee. Erstens kannten wir Rajko, der die beste *Peka* zubereitete und uns zweitens immer einen Platz frei hielt. Sollte es keinen Wind haben, ankerten wir jeweils in der wunderbaren Bucht von Prozura, mieteten Fahrräder beim Wirt der Konoba *Ankora* und besuchten das auf einem Inselchen gelegene Benediktinerkloster *Sveta Marija* aus dem 12. Jahrhundert.

*Raiko machte
die beste Peka
und hielt uns
immer ein
Plätzchen frei.*

21. Juli 2011, Okuklje (Is. Mljet)

«Wir wussten es: Rajko mit seiner Konoba „Maran“ war ein sicherer Wert. Er hatte am Südende der Insel im Ort Okuklje immer eine Boje für uns frei. Um vier Uhr waren wir angelegt, genossen den Apéro bei ihm und machten noch einen kleinen Spaziergang zur Kapelle hoch, wo man einen herrlichen Rundblick geniessen kann. Die „Peka“ ist eine kroatische Spezialität, die vier Stunden in der Glut garen muss. Da sein Restaurant voll war mussten wir uns gedulden. Aber es hatte sich gelohnt, wir assen herrlichen Drachenkopf und Weissfisch mit Auberginen und Kartoffeln.»





08 LETZTER MEILENTÖRN

Nach fünf Jahren Kroatien war es an der Zeit, einmal ein anderes Land zu besegeln und was lag näher, als das vielgelobte Griechenland zu besuchen. Es war der letzte offizielle Meilentörn und der hatte es in sich. Auch der anstehende EU-Beitritt von Kroatien machte uns Sorgen, da nicht klar war, wie die Nachversteuerung von nicht-EU-Booten vor sich gehen sollte. Irgendwie ahnten wir, dass die Ausklarierung bei Dubrovnik der endgültige Abschied von diesem tollen Segelland sein würde. Es gab aber noch andere Gründe, die uns die Rückkehr verwehrte. (s. nächstes Kapitel).

HAFENTAGE

Schon der Anfang von Split nach Dubrovnik war happig: Es wehte mit vollen 35 kn aus Süden und wir mussten von Miljet her kommend sieben Stunden gegenan kreuzen, bis wir in der ACI-Marina in Dubrovnik anlegen konnten. Dabei hatten wir noch Glück, dass das Fockfall nicht gerissen war. Wegen mehrmaligen und erfolglosen Rollversuchen - der Swivel oben klemmte - war es halb durchgescheuert. Auch das Grosseegel musste abgeschlagen und zum North-Segelmacher gebracht werden, da es wegen dem schlagenden Block für das dritte Reff am Achterliek angerissen war.

Der Mannschaft war es recht, da Dubrovnik zu den Perlen der sehenswerten Küstenstädte zählt. Doch nach zwei Tagen waren die Segel repariert und alle Sehenswürdigkeiten besucht.

Dazu regnete es wie aus Kübeln und der starke Südwind machte ein Weiterkommen nach Brindisi (Italien) unmöglich.

Nach drei Tagen Wartezeit und um 360 Euro ärmer - Marinas in Kroatien schlagen alle Rekorde mit ihren hohen Liegegebühren - konnten wir endlich in Cavtat ausklarieren und die Überquerung der Adria unter den Kiel nehmen.



ÜBERQUERUNG

18. April 2012, nach Cavtat

«Von jetzt an hiess es für die nächsten 120 Meilen: Kurs Süd 180 Grad, Ziel Brindisi. Die Windprognose auf dem Computer sah anfänglich nicht schlecht aus: ein Nordwestwind mit 15 Kn sollte uns vor dem Wind schnell vorwärts bringen.

Beim Eindunkeln hatten wir schon 45 Meilen mit einem Durchschnitt von sechs Knoten geschafft. Doch dann drehte der Wind auf Süd statt wie angekündigt auf Südost. Wir mussten dreissig Grad vom Kurs abweichen und wären so höchstens bis Bari gekommen...

*Von jetzt an
hiess es für
170 sm: Kurs
Süd, Ziel
Brindisi.*

NEUE SKIPPERIN

... Gegen Morgen waren es immer noch 40 Meilen und der Wind drückte uns viel zu weit oben an die Küste. Das interessierte die Mannschaft im Moment wenig, denn nun gab es etwas zu feiern: Alessandra hatte ihre 1000. Seemeile geschafft und war somit auch Skipperin.»



STURMERFAHRUNGEN

Es kam noch deftiger: Nach einer ereignislosen und zahmen Küstenfahrt nach Otranto, an der Stiefelecke von Italien gelegen, war die zweite Adriaüberquerung von 60 Seemeilen Richtung Griechenland (Korfu) an der Reihe. Diesmal machte uns der Hafenmeister einen dicken Strich durch die Rechnung: Wir durften nicht im Hafen anlegen und mussten in der Einfahrt ankern:

«Um vier Uhr morgens weckte mich Regi, die wegen dem Geschaukel sich entnervt für eine Ankerwache im Cockpit geopfert hatte. „Der Anker slippt, es hat mehr Wind“. Wir kamen der Superyacht immer näher. Muss eine Mannschaft aus dem Schlaf geweckt werden, ist das nicht lustig und ich hatte es leider unterlassen, sie auf diese Eventualität vorzubereiten. ...

Dazu regnete es wie aus Kübeln und der starke Südwind machte ein Weiterkommen nach Brindisi (Italien) unmöglich.

Nach drei Tagen Wartezeit und um 360 Euro ärmer – Marinas in Kroatien schlagen alle Rekorde mit ihren hohen Liegegebühren – konnten wir endlich in Cavtat ausklarieren und die Überquerung der Adria unter den Kiel nehmen.

Ein paar Mal lief die Yacht aus dem Ruder und krängte mehr als 30 Grad.

... Der Wind frischte nach einer Stunde von 25 auf 30-42 Knoten auf und es begann sich ein hoher Seegang aufzubauen. Das Steuern war sehr schwierig und um Schäden durch ungewolltes Halsen oder Querschlagen zu vermeiden, musste ich die Strecke selber steuern. Zwischendurch türmten sich Wellen von ungefähr sechs Metern auf, was sehr spektakulär und natürlich auch respekt- bis furchteinflößend war. Ein paar Mal lief die Yacht auch mir aus dem Ruder und krängte mehr als 30 Grad.

Im Wellenschatten der ersten griechischen Insel Erikussia konnten wir den Anker setzen, obwohl es auch hier noch mit 25kn blies. Jetzt war eine Crewsitzung nötig, denn solch eine Überfahrt ist kräftezehrend und auch nicht nach jedermanns Geschmack. Wir beschlossen deshalb noch eine Nacht vor Anker zu übernachten und erst morgen in Korfu einzuklarieren.»







09 DAS ZWEITE GRIECHENJAHR 2012

WINTERTRÄUME

Ein ganzes halbes Jahr ohne Schiff war uns schon immer sehr lange vorgekommen. Aber wir hatten es bis jetzt nie geschafft auch mal im Winter auf die Sarabella zu gehen, nur musste sie dazu im Wasser sein. Dies gelang uns 2012 – aber wie! Schon nach einer Stunde Flug landeten wir in Split und die Marina Kastela war nur zwanzig Taximinuten entfernt. Vier Nächte wollten wir mit Werkeln und Lesen an Bord verbringen; segeln war ja nicht möglich, da alles abgebaut war: Segel, Dingi, Sprayhood. Doch eines Morgens lag unsere Yacht unter einer zwanzig Zentimeter hohen Schneedecke und aus der knappen Woche wurden zehn Tage! Echte Skihüttenromantik!

04. 12. 2012, Marina Kastela

«Als ich am Freitagmorgen, dem Tag unserer Heimreise, das Luk öffnete, traf mich fast der Schlag: Das ganze Cockpit lag unter einer zwanzig Zentimeter hohen Schneeschicht und der starke Borawind hatte das ganze Heck zugeweht.

„Das habe ich seit dreissig Jahren noch nie erlebt“, erzählte uns der Taxifahrer, der uns leicht geschockt zum Flughafen brachte. Ein Blick aufs Rollfeld offenbarte die ganze Misere. Ein kleiner Traktor mit Pflug und ein noch kleinerer mit Salz, war alles, was man dem ausgewachsenen Schneesturm entgegen zu stellen hatte. „Your flight to Munich and Zurich is cancelled“, teilte uns eine sichtlich verstörte Flughafenmitarbeiterin mit. Wenig später wurde der ganze Flughafen geschlossen und wir kehrten, durch hohe Schneewehen stapfend, wieder aufs Schiff zurück. Zwei Marineros halfen uns gegen das Schneegestöber die Bootsplanke anzulegen. Und da sassen wir wieder in unserer kroatischen Skihütte; wir nahmen es gelassen.»

Da sassen wir wieder in unserer kroatischen Skihütte...



ABWANDERUNG

Wer will schon in ein Land reisen, das eben in seiner tiefsten wirtschaftlichen Krise steckt? Streiks waren garantiert, unsichere Flug- und Bahnverbindungen ziemlich unsicher und Geldangelegenheiten risikobehaftet. Der Bootstourismus lag auch darnieder, die Charterfirmen beklagten grosse Einbussen und die wenigen Marinas, die es in Griechenland gab, verfügten über eine Infrastruktur, die nicht mit Kroatien zu vergleichen war. Weshalb also in diesem Land segeln? Unsere Freunde schüttelten den Kopf. Aber sie haben eines vergessen:

GASTFREUNDSCHAFT

Schon nach kurzer Zeit wunderten wir uns, weshalb die Griechen ihre tatsächlich katastrophale Situation so leichtfüßig hinnahmen. Aber dieses Volk funktioniert eben ganz anders als beispielsweise wir materialistischen Schweizer. Sie haben einen fast schon fatalistischen Glauben, dass es irgend einmal wieder besser wird und konzentrieren sich auf die für sie wichtigen Werte: Gastfreundschaft, Familienzusammenhalt, Esskultur. Arbeit ist zwar notwendig, aber nicht der Lebensinhalt, Planung versperrt den Weg zu Kreativität und Produktivität schadet einer gesunden *Work-Life Balance*. Hat man dies begriffen, erlebt man die Griechen als gastfreundlichste, aufmerksamste Leute, die durchaus verstehen, dass wir Segler ebenso wie sie das Leben geniessen wollen.

DAS IONISCHE MEER

Der erste Kontakt 2012 mit griechischen Gewässern war eher von der unsanften Art. Im Frühling wurden wir anlässlich eines Meilentörns bis nach Korfu kräftig durchgerüttelt. Die Durchquerung der Strasse von Otranto wird uns für immer in Erinnerung bleiben (Windstärke sieben und drei Meter Wellen, s. Seite 26).

Noch ahnten wir nicht, dass Korfu, respektive die Gouvia Marina unser neuer Heimathafen für die nächsten drei Jahre werden wird. Zunächst einmal genossen wir die lockere Art, wie man in einem EU-Land wie Griechenland einklarieren kann: Ein Transitlog (Bewilligung) für sechs Monate kostet lediglich 25 Euro, keine Nachfrage nach Versteuerung und eine einzige Crewliste für die ganze Saison. Auch die Windverhältnisse waren ganz zahm, keine Borawalzen, die überfallmässig über uns herfielen, zeitweise mussten wir sogar mehr Motoren, als uns lieb war. Dies wird uns später noch in Bedrouille bringen.

Unseren ersten Crews dieser Saison – zwei Ehepaare, wo die Frauen erst noch von der Leichtigkeit des Segelns überzeugt werden mussten – kam dies sehr entgegen. Die Schönheit der Inseln wie Levkas, Paxos, Kefallonia oder die sagenumwobene Insel Ithaka beeindruckte sie ebenso sehr wie das Reisen auf dem Wasser.



PELOPONNES

Ganz privat, nur für uns, hatten wir schon lange nicht mehr gesegelt. Da bot sich die Umrundung des Peloponnes mit seiner zerklüfteten Küste und den kleinen, beschaulichen Hafenorten, die nicht vom Massentourismus überlaufen waren, geradezu an.

Charterboote waren hier kaum anzutreffen und historische Orte wie Pylos, wo 1827 die letzte Seeschlacht mit Segelschiffen zwischen den Türken und den Griechen stattgefunden hatte, weckten unseren Entdeckergeist. Dazu kamen zwei windige Kaps, das Cap Methoni, mit seiner imposanten Festung aus dem 17. Jahrhundert, das berühmte Cap Maleas, das schon Odysseus auf seinem Heimweg nach Ithaka zum Verhängnis geworden war. Auf keinen Fall verpassen darf man Monemvasia, dessen Festungsstadt im Mittelalter als uneinnehmbar galt und heute durch seinen Wiederaufbau ein beliebtes Tourismusziel ist.

*Die vergessene Küste
Hellas hatten wir ganz für uns alleine.*

Den Weg bis Athen nahmen wir Direttissima bis nach Poros unter den Kiel. Wir hatten ab jetzt unsere Segelfreunde an Bord. 2014 werden wir nochmals hier vorbeikommen. Wie gut es war, Beziehungen zu haben, zeigte sich bei unserer Ankunft im proppenvollen Hafen:



10. Mai 2012, Is. Poros

«Hi Michael, can we come to your pier tonight?», schrieb ich in einem SMS. Und wie vor zwei Jahren klappte es ausgezeichnet – wer sagt denn, dass die Griechen nicht zuverlässig sind. Wir lagen zwar in der zweiten Reihe, aber kaum angelegt, wurde schon der Weisswein mit Gläsern rüber gereicht – eine aufmerksame Geste.

Michael verküsste Regi und mich wie seine besten Freunde und sagte: "I remember your boat" (das kennen wir schon), aber dann „how is your lovely daughter“. Es war also wirklich ehrlich, ich war verblüfft.»

Im Juni, wenn noch mehr Charterboote unterwegs sind, wird er nochmals beweisen können, ob wir zu seinen echten Lieblingsgästen gehören. Mein Vorteil: Wir werden mit fünf attraktiven Girls ankommen: Der Bikini-Törn.

ZEA MARINA

Wenn man das erste Mal Richtung Athen segelt, muss man zuerst zwischen einer Armada verankerter Containerschiffe segeln, die bis zu 200 Meter lang sind und auf ihren Platz zum Löschen ihrer Fracht im riesigen Hafen von Piräus - dem grössten Terminal in Europa – warten. Da kommt man sich als Segelyacht recht klein vor allem, wenn man in die Zea Marina mitten in Piräus einläuft und an den Luxus-

der Athener vorbei motort und vom Marinero in den hinteren Teil dirigiert wird, wo die «normalen» Yachten liegen. Der Hafen liegt mitten in der Stadt und wird von Häuserblocks und viel Verkehrslärm umrahmt. An ruhige Nächte ist hier nicht zu denken, aber zum Crewwechsel ist sie einfach ideal.



FAMILY BUSINESS

In vielen Segelmagazinen findet man Artikel mit Tipps zum Segeln mit Kindern. Aber wie steht es mit den «Alten»; ab wann ist man zu alt um zu segeln? Sir Francis Chichester war 65, als er 1966 mit einem selbstkonstruierten Boot alleine um die Welt segelte und der 73-jährige Jean-Luc Van Den Heede gewann 2019 das «Golden Globe Race» (ein Solo-Rennen zu Ehren von Chichester) nach 212 Tagen auf See. Aber Omami Hedi Iselin war doch schon 87, als sie bei uns an Bord kam! Die Familie hielt uns für verrückt.

Doch Hedi war erfahren: Sie hat schon im ersten Segeljahr 2007 mitgesegelt, war verantwortlich für das Après-Segeln (Bier und Nüssli für den Skipper) und war ganz begeistert. Dieses Jahr segelte sie eine Woche mit uns (Tochter und Schwiegersohn) und Sarah (Enkelin) von Athen zu den Kykladen-Inseln und zurück. Besonders in Erinnerung wird bleiben ihr der Besuch bei unseren Segelfreunden Denise und Ernst, die – auch um die 80 – ein wunderschönes Anwesen auf der Insel Andros bewohnen.

Einen Monat später waren Regis Zwillingsbrüder Urs und Rolf mit ihren Frauen an Bord und im Juli segelten Rolfs Sohn Fabio mit Partnerin Valerie mit. Dann kamen noch Rahel und Matteo an Bord, womit nun ei ganze Familie und die halbe Verwandtschaft die Sarabella genossen hatten. Doch die ganze Zeit diktierte der Meltemi Wind das Programm. In Paros konnten wir nicht anlegen und Syros mussten wir auch auslassen, einzig Amorgos zeigte sich diesmal von der sanften Seite.



*Aber Omami
Iselin war
doch schon
87, als sie an
Bord kam!*



KYKLADEN

Schon 2010 hatten wir das erste Mal die nördlichen Kykladeninseln erkundet und gemerkt, dass dieses herrliche, windreiche Gebiet uns zusagte und nach mehr – mehr meer – rief. Es war ein grosser Unterschied zu Kroatien: Dort konnte man sich bei aufkommendem Starkwind immer im Lee einer nahe gelegenden Insel verstecken. Hier musste man zwanzig bis dreissig Meilen über das offene Meer bis zur nächsten Insel segeln, was natürlich immer mit viel Seegang verbunden war. Der Sarabella war das relativ gleichgültig, unseren Crews, die dieses Jahr meistens aus Familien- oder Verwandtschaftsmitgliedern bestand, behagte es unterschiedlich und mündete einmal sogar in einem abrupten Törnabbruch in Mykonos. Der Törnbericht war betitelt mit "Mykonos-forget it!":

30. Juni 2012. Is. Mykonos

«Wie hatte doch der unfähige Hafenmeister, der noch schnell die Mooringleinen auf dem Hafengrund mit dem Schnorchel suchen musste, gesagt: „One line is ok“. Er hätte nicht falscher liegen! In diesem Hafen kann es zu Fallböen in Sturmstärke kommen!

Gott sei Dank konnten wir uns eine zweite Mooringleine ergattern. Weniger Glückliche ankerten, verhedderten aber ihren Anker in den grossen Mooringketten am Boden und führten beim Verlassen das Hafens Tänze um den Anker auf oder mussten jemanden tauchen lassen; und dies alles bei Windstärke fünf oder sechs. Ein Wunder, dass es keine Unfälle gab.»

Dies blieb allerdings die Ausnahme. Alle anderen Inseln boten Einzigartigkeiten, die wir in den nächsten Segeljahren immer wieder gern besuchten. Und selbstverständlich gab es überall Ankerplätze, die auch bei Sturm sicher waren, nur mussten wir uns dieses Wissen im Laufe der Jahre zuerst erarbeiten.

Eine Insel strahlte eine besondere Anziehungskraft aus aber es gelang uns wegen unsicheren Windverhältnissen nur zweimal sie anzulaufen: Folegandros. Diese Insel wird das «ruhige Santorin» genannt, weil die zeitraubende Anreise - Folegandros ist nur per Fähre erreichbar. Die «Chora» (der Hauptort) thront hoch oben auf einer Klippe 400 Meter über dem Meer und der Ausblick mit dem atemberaubenden Sonnenuntergang bleibt unvergesslich.

Es ist weniger herausgeputzt als die anderen Kykladeninseln, dafür bleibt mehr Platz für den Alltag, für kleine Krämerläden, mehr Zeit fürs Plaudern und für einheimische Kinder, die in den Gassen herumtoben, als gehörte die Welt ihnen, was hier oben natürlich stimmt.







10 DAS JAHR DER REPARATUREN

BREMSPROBLEME

Es gibt zwei Dinge, die auf einer Yacht wichtig sind: der Dieselantrieb und die Ankerwinde oder *Windlass* auf Englisch. Diese Winch hatte schon einige Male gezeckt aber der Motor mit dem Saildrive-Getriebe – ein Yanmar – gab bis jetzt nie zu Sorgen Anlass. Mit seinen 75 PS und dem Faltpropeller war er auch stark genug. Wir liessen ihn jährlich genau überholen und durch die regelmässige Zugabe von Additiven waren wir auch von der berüchtigten Dieselpest verschont geblieben.

Natürlich mussten auch andere Zubehörteile ersetzt werden; Salzwasser und Sonne sind brutale Korrosionsverursacher. So musste das Landladegerät, der Boiler, die Ankerwinde und die Frischwasserpumpe ersetzt werden, doch konnten wir dank guter Planung immer verhindern, dass durch eine Reparatur ein Törn ausfiel.

Doch 2012 hatten wir ein echtes Problem, das wir anfänglich nicht richtig einordnen konnten: Der Retourgang des Diesels entwickelte zu wenig Schub; mit anderen Worten unsere Bremse funktionierte nicht mehr richtig und dies war ein veritables Sicherheitsproblem! Erst eine Inspektion in Syros bei einem Yanmar Mechaniker, der zwar wie ein gemütlicher Opa aussah, aber voll den Durchblick hatte, brachte es ans Licht: Wir hatten Wasser im Getriebe! Wahrscheinlich war die Saildrive-Dichtung schon lange undicht.

Es hat Wasser im Getriebeöl und die Gangschaltung scheint ausgeschlagen zu sein.

06. Juni 2012, Is. Syros

«Der Mechaniker kommt tatsächlich pünktlich am Donnerstagnachmittag an Bord und macht eine Schadensanalyse. Es hat Wasser im Getriebeöl und die Gangschaltung scheint ausgeschlagen zu sein. Er organisiert ein Ersatzgetriebe in Athen und der Spezialist kommt tatsächlich freitagmorgens per Fähre von Athen und baut das neue Getriebe ein.

Alles wird sehr genau und präzise vermessen und eingebaut. Wir sind wirklich erstaunt, dass dies so perfekt geklappt hat. Alle Vorurteile über griechische Unzuverlässigkeit und Unfähigkeit scheinen widerlegt zu sein.»

Einen Monat später, zum Ende der Sommerferien wird die Sarabella in Korfu ausgewasert, um die Saildrivedichtung auszuwechseln. Klaus, der österreichische Bootsbauer erledigt das in drei Stunden, macht aber eine verheerende Entdeckung.



KIELPROBLEME

Der Epoxyüberzug am Kiel hatte Blättern und es bestand die Gefahr, dass das eindringende Salzwasser die Kielbolzen – die Achillesferse einer Yacht – beschädigen konnte. Damit war die Saison vorläufig zu Ende und es war fraglich, ob wir im Oktober nochmals segeln konnten. Dies deprimierte uns sehr, da der Kiel ja 2010 in der Marina von Punat (Kroatien) nach dem Auflaufen im Levkaskanal (s. Seite 18) repariert worden war. Aber offenbar hatten die Kroaten Pfuscharbeit geleistet! Der herbeigerufene Experte von Lloyds bestätigte dies: "Ungenügende Verarbeitung".

Jetzt begann der Weg durch die Instanzen, da ich mich partout nicht damit abfinden wollte, dass die Versicherung diesen Folgeschaden nicht zahlen wollte. Immerhin ging es um einen Betrag von 7200 Euro!

Die Rechtsschutzversicherung weigerte sich, den Rechtsweg gegenüber der Werft in Punat anzutreten, was irgendwie verständlich war, da die kroatischen Gerichte trotz EU-Beitritt nach wie vor als korrupt galten.

Eine aussergerichtliche Einigung mit einer Schadensbeteiligung scheiterte, aber so ganz unschuldig schienen sie sich doch nicht zu fühlen; immerhin boten sie uns einen 50-prozentigen Rabatt bei einem neuen Platzvertrag an. Wir wollten aber auf keinen Fall mehr nach Kroatien zurückkehren. Eine gewisse Genugtuung bereitete mir die Mitteilung des Direktors, dass die Werft nun ihre Lizenz zur Ausführung von Marina-Aufträgen verloren hatte.

NOT AGAIN!

War es Pech, dass wir 2014 nochmals – zwar unverschuldet – einen Kielschaden hatten? Ich weiss es nicht. Auf jeden Fall war es dieses Mal der Fehler des Hafenmeisters von Naxos, der uns an einen Platz zwies, der zwar tief genug war, aber durch den Schwell der Fähren die Boote so zum tanzen brachte, dass die Sarabella wieder eine Grundberührung, wenn auch eine kleine, hatte. Wie auch immer, die Yacht musste ausgewässert werden, es begann ein Papierkrieg mit der Hafenpolizei und der Versicherung wegen der Haftbarmachung, der schliesslich im Sand verlief. Das heisst, die Versicherung zahlte und wir waren um ein Kapitel Kielgeschichten reicher.



11 BIKINITÖRNS

VORURTEILE

Wenn Laien eine Vorstellung haben, wie es auf einer Segel- oder Motoryacht so zu und her geht, dann denken Sie sicher, dass da ein reicher Herr gesetzeren Alters mit dickem Bauch am Steuer steht und sich ein paar attraktive, unternehmenslustige und wesentlich jüngere und leicht bekleidete Damen an Deck in der Sonne räkeln.

Nun, so ganz daneben liegt er nicht, nur das mit dem reich und dicken Bauch muss er sich wegdenken. Einmal im Jahr lädt Sarah ihre Freundinnen für eine Segelwoche ein und ich kann mich auf meine Skipperaufgaben konzentrieren, sofern die optischen Reize nicht zu sehr davon ablenken.

2012

In diesem Jahr starteten wir von Athen aus und schafften es gerade mal bis Hydra. Wie gesagt stand segeln nicht unbedingt im Vordergrund aber Wetter und Anlegeplätze kamen den Girls entgegen. Schon am ersten Hafentplatz, der Insel Poros, zahlten sich unsere Beziehungen wieder mal aus:

08. Juli 2012, Is. Poros

«Jedesmal freute ich mich, wenn es in Poros per SMS an Michael klappte, dem die Taverna Oasis gehörte und wahnsinnig herzlich ist. „I have five girls aboard“, versuchte ich ihn zu bestechen. „I'm only interested in the length of your boat!“, heuchelte er, denn kaum hatte er uns theatralisch platziert und verküsst (!) waren schon die Melonenschnitze und Caipirinhas an Bord.»



In Hydra mutierte die Sarabella in ein Shake- und Shoot-Schiff mit überlauter Karibikmusik um etwelche Zuankerer abzuschrecken. Doch einige Yachten fanden unsere Ansicht, vor allem die weibliche so attraktiv, dass sie erst recht neben uns ankerten.

In Hydra mutierte die Sarabella in ein Shake- und Shoot-Schiff mit überlauter Karibikmusik um etwelche Zuankerer abzuschrecken. Doch einige Yachten fanden unsere Ansicht, vor allem die weibliche so attraktiv, dass sie erst recht neben uns ankerten.

*Die Sarabella
mutierte zu
einem Shoot-
and Shake-
Schiff.*



2014

Für dieses Jahr war ein Törn von Kos aus geplant. Regi und ich waren angetan von der Ambiente und überlegten uns, ob wir die Sarabella lieber hier als in Leros stationieren sollten. Nur schon die Flugverbindungen waren besser und bei (zu) starkem Meltemi war man in zwei Segelstunden in der Türkei, zum Beispiel in Bodrum, wo sich der wunderschöne Gökova Körfezi (Gökova Golf) mit seinen endlosen Buchten erstreckt.

Aber anders als im Jahr 2012 bestimmt in der Ägäis der Meltemi den Segeltaktplan. So waren die Ladies gezwungen, in Patmos einen zweitägigen Stopp einzulegen, da Sturm herrschte. Aber das Einzige, das darunter litt, war das Portemonnaie. Dafür blieb Zeit um das berühmte Kloster zu besuchen und die stofflichen Eroberungen vorzuführen.

Ein Ort, der unsere Crew besonders entzückte und es immer wieder tun wird, war die Insel Arki. Sie hatte nicht nur eine hervorragende Taverna sondern auch eine einzigartige Kleiderboutique, wo wir bald Stammkunden wurden. Kein Wunder, dass Nicolas, der Tavernenwirt uns ab nun immer einen Platz am Hafenuai freihielt und Soteria von der Boutique immer darauf bedacht war uns speziell zuvorkommend zu beraten, obwohl sie kein Wort Englisch sprach.



2017

Eigentlich hätten sie es wissen müssen: Die Ägäis ist unberechenbar, die Inseln heißen „the windy islands“. Aber irgendwie hatten sich die positiven Erlebnisse vor drei Jahren so gut eingebrannt, dass die hohen Wellen, die ihren Tribut gefordert hatten und die Tage, wo es verboten war, ohne Schwimmwesten an Deck zu kommen, aus dem Gedächtnis gelöscht waren. Aber offenbar stimmte der Grove und der Flow des Reisens auf dem Meer war betörend.

Natürlich war die Stimmung auf Levitha speziell; wo trifft man schon auf eine Familie, die 1000 Schafe hat und nur ab und zu von ein paar Seglern besucht wird? Oder: Wie kann man nur auf Amorgos leben, wo es fast immer stürmisch ist und die einzige Attraktion ein uraltes Kloster ist, worin noch drei Mönche wohnen?

Dafür verlässt als verwöhnte Schweizerin mal seine Komfortumgebung und nimmt die Hardcore-Bedingungen des Segelns auf sich. So lässt es sich eventuell erklären, dass die Mädels dieses Jahr ihr helle Freude hatten. Schlussendlich kamen sie – quasi als Belohnung für die erlittenen Strapazen - in Serifos doch noch in den Genuss von Strandfreuden und Bikiniwetter.



13. Juni 2017, Is. Antiparos

«Zugegeben, es hatte wieder mehr Wind als vorausgesagt, aber die Crew meinte nur „Ja, ja und 12 dazu“. Gemeint sind Knoten und sie lagen nicht schlecht: Bei 24 Knoten bogten wir um die Ecke von Antiparos. Am nächsten Morgen machte ein konfuser Seegang das Steuern schwierig, aber wieder einmal konnten wir direkt auf die schöne Insel Serifos zusteuern, die als eine der authentischsten Inseln mit über 70 Badebuchten (!) gilt.»



The exclusive

Sarabella Bikiniclub

(ladies only)





12 DIE IONISCHEN JAHRE 2013/14

STARTSCHWIERIGKEITEN KORFU-STADT

Eigentlich hatten die ionischen Jahre – unfreiwillig – schon im Herbst 2012 begonnen, als wir wegen der unvorhergesehenen Kielreparatur nicht mehr nach Kroatien zurücksegeln konnten und die Sarabella in Korfu reparieren und überwintern mussten. (s. Kapitel 10) Doch dann merkten wir, dass dieses Segelgebiet, das als Leichtwindrevier nicht gerade den besten Ruf hatte, vor allem im Sommer. Und tatsächlich gab es einige Törns, wo wir mehr Motoren mussten als uns lieb war. Doch mit der Zeit entdeckten wir Inseln, Häfen und Buchten, die ganz andere Reize boten. Wer hier nur Segeln im Kopf hat, verpasst die landschaftlichen und geschichtlichen Höhepunkte dieser Gegend. Und nicht zuletzt waren diese Inseln Schauplatz grosser Teile von Homers Odyssee.



Das erste, was uns an Korfu Stadt auffiel, war die marode Altstadt. Sie war zwar sehr lebendig und die Gassen mit ihren alten Gebäuden und Sehenswürdigkeiten verbreiteten viel Charme. Die Einflüsse vergangener Zeiten – venezianisch, französisch, englisch und natürlich griechisch – sind überall sichtbar. Aber später und bei unseren weiteren Besuchen widerspiegelte es halt genau die Mentalität der Griechen: liebenswürdig, lebenslustig und mit viel Sinn für das künstlerische Chaos.

HARRY'S TAVERNA

In der Gouvia Marina, etwas zehn Kilometer ausserhalb von Korfu Stadt, gab es eigentlich nur ein Restaurant, das wir kannten: *Harry's Taverna*.

Nicht nur das Essen, das natürlich seine Mutter kochte, war exzellent, sondern vor allem das Ambiente: Jedes Wochenende spielte „seine“ Band griechische Musik auf höchstem Niveau, alle Einheimischen sangen und tanzten mit – im Frühling drinnen und auf den Tischen und im Sommer draussen. Der Höhepunkt war jeweils Harrys Tanz, der – wie es hier Tradition ist – mit dem Zerschlagen von Geschirr beginnt.



HOMERS HEIMAT

Je mehr man nach Süden segelt, desto schneller taucht man in die Geschichte der Mythologie ein. Ob Homers Odysseus in Paxos war, ist nicht bekannt. Ein Halt auf der kleinsten ionischen Insel lohnt sich so oder so und der Hauptort Gaios (2000 Einwohner) mit seinem gut geschützten Hafen, eingeklemmt zwischen zwei Inselchen, überrascht alle Yachties mit seiner authentischen Atmosphäre.

Sehr authentisch war auch die Ratte an Bord, die aber gottseidank nach der Verspeisung der Aprikosen wieder von Bord gegangen war. Aber so glimpflich verlief es nicht immer. Ein türkischer Kollege vergriff sich 2017 an unserem Gennaker, was er sicherlich bereute, da er von einem mutigen Crewmitglied beim Abhauen aus der Brotbüchse gleich erwürgt wurde.

Vergisst man mal die unselige Kanaleinfahrt von Levkas, wo auch wir aufgesessen waren (vergl. S. 18), dann bietet diese Insel mit dem lebendigen Hauptort und der Bucht *Sivota* zwei prächtige Hotspots.

Schliemann entdeckte auf Ithaka den Palast von Odysseus.

Zwischen Bergen mit Olivenhainen und Feigenbäumen liegt das kleine Fischerdorf, das sich inzwischen mit Geschäften und ausgezeichneten Restaurants einen Namen gemacht hat.

Wohl die bekannteste Insel, die mit der griechischen Mythologie in Verbindung gebracht wird, ist Ithaka. Heinrich Schliemann, der berühmte deutsche Archäologe, glaubte auf dem Berg Aetos den Palast von Odysseus entdeckt zu haben. Wir entdeckten neben dem gemütlichen Hauptort Vathi dagegen die schönsten Buchten der ionischen Inseln und liessen viele Male die Seele baumeln und tauchten in das smaragdgrüne Wasser ein.



SCHÖNHEITEN

Wie in jedem Revier gibt es Orte, wo sich die Schönen und die Reichen treffen. Hier war es der Hafentort Fiskardo auf der Insel Keffalonia. Schauspieler wie Nicolas Cage, Penelope Cruz oder Tom Hanks assen in einem der teuren Restaurants. Die Insel verdankte ihren Rum vor allem dem Umstand, dass 2001 auf der Insel der Film „Corelli's Mandoline“ – eine Liebesgeschichte während des Zweiten Weltkriegs – gedreht worden war. Andere Schönheiten lagen aber auch unter dem Meeresspiegel. 2013 schossen Corinne und Martin auf ihren Schnorchelgängen wunderbare Unterwasserfotos.



TRAGÖDIEN

Neben der Filmtragödie, die im Übrigen auf Tatsachen beruhte – Captain Corellis Kompanie war während des Zweiten Weltkriegs tatsächlich von Nazis auf dieser Insel hingerichtet worden – ereignete sich auf Kefalonia, Ithaka und Zakynthos 1953 ein furchtbares Erdbeben mit über 400 Toten. Fiskardo wurde als einziger Ort verschont und glänzt deshalb heute noch mit 300-jährigen Gebäuden im venezianischen Stil. Wir selber erlebten eine Fast-Tragödie, als wir hier vor Anker lagen:

30. Juli 2013, Fiskardo

«Einen Platz am Steg in Fiskardo konnten wir sowieso vergessen, aber einen Ankerplatz gegenüber lag im Bereich des Möglichen. „Wir können aber noch nicht an Land, wir müssen den Platz verteidigen“, warnte ich, da ich wusste, dass irgend so ein ungeübter Chartersegler versuchen würde, noch dazwischen zu drängeln. Und tatsächlich, eine Stunde später kam ein Katamaran mit einer französischen Familiencrew ange-dampft, die weder ihren Motor noch die (zu kurzen) Landleinen im Griff hatte. Die zwei Jungen im Dinghi versuchten die Leinen sich zuzuwerfen, was aber misslang und den Kat auf uns zu trieb. „Attention!“, schrien wir, als der Skipper mit Vollgas wieder vorwärts fuhr. Zum Glück konnte Regi den dicken runden Fender, den sie in weiser Voraussicht schon zur Hand hatte, im letzten Moment zwischen die Boote halten. Mein Gott, hätte das ein Loch gegeben!»



VORURTEILE

In allen Segelführern wird die Ägäis als ein sehr schwieriges Segelrevier beschrieben. Es stimmt, dass der Meltemi sehr oft mit Sturmstärke bläst, aber dies auch nur in Sommermonaten. Da die Inseln teilweise weit auseinander liegen, ist man oft auch mit hohen Wellen konfrontiert, die das offene Meer aufbaut. Oft wurden wir auch von Starkwind überrascht, da die Wetterprognose nicht stimmte. Auf der anderen Seite bieten diese Inseln so viele Sehenswürdigkeiten, dass ein Hafentag nie als verlorener Segeltag empfunden wurde.

MARINA KOS

Einen Liegeplatz in dieser Marina zu kriegen, gelang nur über Beziehungen und gute Verhandlungstaktik, da sie eigentlich mit Charterflotten überbelegt war. Zuerst erklärte

uns der Direktor, dass wir selbstverständlich einen Jahresvertrag erhalten könnten, da sie natürlich den Platz nochmals vermieten, wenn wir weg sind; also ein gutes Geschäft für sie. Es gab nur eine Auflage: Nie an den Wochenenden kommen wegen den Crewwechsellern der Chartergäste! Doch da wir gute Beziehungen zur Charterfirma *Istion* aufbauen konnten, die selber auch Hanse-Yachten in der Flotte hatten, gelang es uns doch die unsinnige Auflage wenigstens teilweise zu umgehen und nach drei Jahren sprach niemand mehr davon. So läuft es eben in Griechenland!

originellen Humor hatte immer gute Ideen, wenn es um eine knifflige Reparatur ging. Christos, der Basisleiter und Koordinator des Yachtmanagements, war die Ruhe selbst und sah finanzielle Details nicht immer so eng.



GLÜCKSFALL

Die Zusammenarbeit mit *Istion Charter* stellte sich als eine hervorragende Win-Win Situation heraus. Mikolas, der Che-Techniker mit seinem ori-



HÄRTETEST

In den vier Jahren, als wir die Ägäis befuhrten, blieb ein Erlebnis hängen. Es zeigte uns brutal auf, wann der Spass am Segeln aufhört und wann Bedingungen herrschen, die bei Fehlern schnell mal lebensgefährlich werden können.

Im Jahr 2014, als wir das erste Mal die Kykladen erkundeten, waren wir auf dem Rückweg von Andros, wo wir Denise und Ernst besucht hatten. Der Plan war in Kea anzulegen, bevor wir nach Athen zurückkehrten. Doch aus einem angekündigten Starkwind von 30 Knoten wurde ein ausgewachsener Sturm von 55 Knoten, das ist Windstärke neun bis zehn!

29. Mai 2014, vor Kea

«Doch dann legte der Wind nochmals zehn Knoten zu. Zu unserem Glück lag zwei Seemeilen vor uns eine kleine Bucht, die im Führer als windsicher (von wegen!) und mit gutem Ankergrund beschrieben war. Mühsam kämpfte sich die Sarabella mit Maschine und bloss noch mit einem Knoten Fahrt gegen die Wellen vor. Zwischendurch steckte sie in einem Wellental fest und wurde voll überschwemmt. Kaum hatten wir die Einfahrt zur Bucht erreicht, hatten wir fliegendes Wasser, das heisst es musste mindestens Böen um fünfzig Knoten haben! Sorgfältig sprachen wir das Ankermanöver ab, da wir in der schmalen Bucht nicht die einzigen waren, die Zuflucht gesucht hatten. Regi gab zehn Meter Kette im Luk vor, so dass sie den Anker nur noch schmeissen musste, während ich versuchte, das Boot im Wind zu halten.

Mit maximaler Drehzahl fuhr ich bis zur zehn Meter Tiefengrenze und auf Kommando ließen wir den Anker runtersausen. Kaum waren fünfzig Meter draußen, drehte die Sarabella weg, aber zum Glück hielt der Anker gleich von Anfang. Nach weiteren zwanzig Meter Kette schien er sicher zu halten. Wir hatten links und rechts 130 Meter Platz, was bedeutete, dass wir im Cockpit ausharren mussten. Es sollte eine harte Nacht werden! Erst um Mitternacht flaute der Wind auf 30 Knoten ab und um zwei Uhr konnten wir uns erschöpft in die Kissen fallen lassen.»

In der Bucht hatten wir fliegendes Wasser. Es musste mindestens 50 Knoten Wind haben!



GLÜCKSMOMENTE

Was hat uns am Besten gefallen? Wo war es am Schönsten? Das ist in der Rückblende nicht einfach zu antworten. Auf der einen Insel, zum Beispiel Serifos, gab es diese Chora (Hauptort) hoch oben, der einen unglaublich schönen Rundblick auf die Nachbarinseln erlaubte. Die Zugänglichkeit nur zu Fuss und Lastesel haben ihr eine Ursprünglichkeit belassen, die man sonst nirgends findet.

Oder Patmos, wo wir uns bei Sturm jeweils in der unfertigen Marina mit x-Leinen verkeilten und im Dörflein, das nur ab und zu von Kreuzfahrtgästen in seiner Ruhe gestört wurden, wenn sie unbedingt das Festungskloster besichtigen wollten, die charmanten Läden mit Kleidern, Schiffsantiquitäten und Schuhen durchstöberten.

Eine ganz besondere Stellung nahm Arki ein, die kleine Insel nahe der türkischen Grenze. Hier fanden wir nicht nur eine Bouti-

mit erstaunlichem Angebot – auf jeden Fall für die Frauen – und eine Taverne, sondern vor allem Leute, die uns mit der Zeit ans Herz wuchsen. Nicolas mit seiner Taverne, der jedesmal weinte, wenn seine bulgarische Frau mit seinen zwei Kindern nach den Sommerferien wieder zurück musste. Sotteria mit ihrem Laden, die kein Wort Englisch konnte und das kurrige Ehepaar mit ihrer kleinen Ouzo-Bar am Landesteg der Fähre, die stundenlang dort sitzen konnten, bis wieder mal eine Fähre anlegte und Gäste brachte.

Nicht zu vergessen waren Nomiki und ihr Mann Jorgos, die in der Bucht von Palionissos auf der Insel Kalymnos eine einfache Taverne führten und eine Herzlichkeit ausstrahlten, die man hier nirgends findet. Immer hatte es eine freie Mooringboje für uns und nie beklagten sie sich über ihr einfaches Leben. Denn was konnten sie im Winter machen, wenn keine Segler mehr

kamen? Natürlich hatten sie ein Haus in der Stadt, aber eine Arbeit zu finden war schwierig. So ging es allen Griechen auf den Inseln; das Überleben im Winter war hart.





SPÄTENTDECKUNG

Nach vier Jahren Kykladen- und Dodekanestouren war es an der Zeit, mal ein anderes Segelrevier zu entdecken. 2018 segelten wir via Samos entlang der türkisch/griechischen Ostküste und überquerten ab Psara, einer kleinen Insel, die nach einer gloriosen Vergangenheit in Vergessenheit geraten ist, die Ägäis.

Mit der Insel Sykros beginnen die nördlichen Sporaden. Zusammen mit Skiathos, der Hauptinsel mit dem schrecklichen Hafen, Skopelos und Alionissos bilden sie ein überblickbares Seegebiet, das wenig von Charterbooten überschwemmt wird und viele, gut geschützte Ankerplätze anbietet. Die Inseln sind sehr grün, da hier der Meltemi weniger bläst. Schade ist, dass der Flughafen von Skiathos, wo einem die landenden Vögel knapp 50 Meter über den Mast fliegen, (zu) viele Pauschaltouristen ausspuckt, die dann abends in der Stadt herumgrölen und ihre dicken, sonnen-

Bäuche zur Schau stellen. Wir hatten die Stadt wegen ganz anderen unangenehmen Erlebnissen in Erinnerung:

4. Juni 2018, Is. Skiathos

«Um halb Neun Uhr abends kam die Coast Guard angerauscht und baute sich wichtig-tuerisch vor uns auf. „You must leave your anchorage“. Wieso? Und weshalb um halb neun Uhr am Abend? „It is for your safety, Sir“. Alle anderen Yachten rund herum lichteten auch ihre Anker, nur was war mit unserem los? Vier Meter unter Wasser hing er fest. Wir hatten definitiv eine der grossen Mooringketten erwischt, womit der fehlende Schwimmsteg, der dieses Wochenende endlich gewässert werden sollte, befestigt wird. Glück im Unglück, wir durften dafür bleiben und alle anderen auch, die die Coast Guard nicht erwischt hatte, dasie gerade beim Nachtessen an Land waren. Was für eine gute Planung!

Am nächsten Morgen kamen die

gleichen zwei Typen nochmals und wollten plötzlich unsere Papiere sehen. „Wir können nicht weg und warten auf den Taucher“, entschuldigte ich mich. „Dann nehmen wir mal Ihre Papiere mit“. Das war definitiv der falsche Text und Regi explodierte, so dass sie grosse Augen machten. Sechs (!) Stunden später waren wir dank dem Taucher befreit und um siebzig Euro ärmer. Der Polizist im Büro verstand die Konfiszierung der Ausweise nicht und stempelte in zwei Minuten die Crewliste und das Transitlog. „It's Greek Logic“, meinte er schulterzuckend.»



FILMREIF

Es gibt wohl nirgends schönere Buchten und Häfelchen als auf diesen Inseln. Die Sonnenuntergänge waren unübertrefflich – von Skanzoura, der kleinen Naturschutzinsel, hatten wir sicherlich zehn davon fotografiert – und es war deshalb nicht verwunderlich, dass sogar die Amerikaner hier ihre Film-Locations suchten. Spätestens seit dem ersten „Mamma Mia“-Film ist Skopelos berühmt und die kleine Hochzeitskappelle auf der Klippe musste man einfach gesehen haben, obwohl sie hier gar nicht heiraten konnten, da sie viel zu klein war.

Obwohl wir fast einen Monat hier oben waren und noch lange nicht alles gesehen hatten, war für uns klar: Hierhin kommen wir nochmals zurück. Vielleicht mit einer neuen Yacht. Aber das ist eine andere Geschichte ...



14 TÜRKENLUFT

HEMMUNGEN

Soll man in einem Land segeln, wo demokratische Rechte mit den Füßen getreten werden und freie Meinungsäußerung verboten ist? Wo ein Präsident an der Macht ist, der zwar demokratisch gewählt wurde und anfänglich die Türkei aus dem wirtschaftlichen Abseits herausholte, aber dem nun die Macht in den Kopf gestiegen ist und sich wie ein Diktator gebärdet? Im Jahr 2014, bei unserem ersten Abstecher in die Türkei, war die Situation noch nicht so hoffnungslos, viele Türken getrauten sich offen mit uns zu reden. Aber in den folgenden Jahren wurde es immer offensichtlicher: Alle Leute an der Küste outeten sich als Erdogan-Gegner und beklagten sich bitter über die wirtschaftliche Misere. Zum Teil mussten sie Einbußen von bis zu siebzig Prozent hinnehmen und einige Charterfirmen verschoben ihre Flotten in andere Reviere wie Kroatien oder Griechenland.

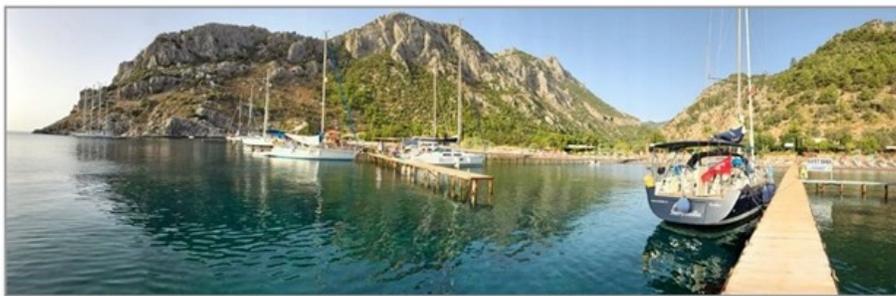
FREUNDSCHAFTEN

In diesen fünf Jahren, wo wir jeweils für ein oder zwei Monate in diesem herrlichen Segelgebiet der lykischen Küste zwischen Bodrum und Göcek und ihren vielen Golfs umher segelten, waren uns einige Menschen ans Herz gewachsen. Wer sollte denn noch an ihren Stegen anlegen und was konnten sie dafür, dass ihre Regierung verrückt spielte? Ogün zum Beispiel, der in Hayit Bükü (Datca Halbinsel) seit Jahrzehnten sehr erfolgreich ein Restaurant mit super Anlegestegen und Service betreibt und wegen Querelen mit dem Bürgermeister seinen Steg abbauen musste und nun seit Jahren prozessiert.

Oder Mehmet mit seiner Familie, der mit *Sailors Paradise* (Hisarönü Golf) einen tatsächlich paradiesischen Ort – ohne Wifi, ohne Strom – besitzt und vor allen Winden gut geschützt ist.

Auch Ciftlik (neben Marmaris) ist eine Bucht mit insgesamt fünf Restaurants, wo um die Gunst der Gäste gebuhlt wird. Fahnen-schwingend steht jemand vorne auf dem Steg und versucht die ankommenden Yachten anzulocken. Wir bevorzugten die Taverne *Rafet Baba* von Kadir, Mohamed und seiner Familie, wo wir auch immer einen Platz finden, wenn wir anrufen: «Oh Sarabella, no problem – you are welcome».





PIONIERE

Im Jahr 2014 war Ogün's Place noch in Ordnung. Er ist ein guter Bekannter von uns Segellehrern und ein Mann der ersten Stunde. Seit 1980 betreibt er sehr erfolgreich „Ogün's Place“. Er war charmant wie immer und erklärte uns ausufernd seine politischen Ansichten, die selbstverständlich sehr oppositionell tönnten.

Doch diesmal war die Attraktion nicht Ogün, sondern der kleine Dackel „Zorro“ auf einem belgischen Schiff, der jedesmal vom Bug der Yacht ins Wasser sprang, sobald jemand schwimmen ging. Wir werden sie noch ein paar Mal treffen und 2018 erzählte er mir, dass er nicht mehr in die Türkei einreisen dürfe, da er vergessen hatte, sein Transitlog abzustempeln.

Bei Zollangelegenheiten muss man in der Türkei tatsächlich genau sein und man kann das Ein- und Ausklarierungsprozedere nur über einen Agenten erledigen. Wird man ohne gültiges Transitlog erwischt, kann dies bis zur Schiffspfändung führen!

*Es gibt in
diesem Land
Menschen,
die echte
Visionen
haben.*



Und noch ein anderer Pionierort machte uns Eindruck: *My Marina*. Es gibt in diesem Land Menschen, die echte Visionen haben: Vor dreissig Jahren, als noch niemand von Segelcharter sprach, baute ein Türke in der hintersten Waldecke in der Bucht von Ekincik einen Wackelsteg mit einer Buschkneipe. Und siehe da: Heute ist *My Marina* eines der angesagtesten Restaurants, wo selbst Dustin Hofmann gespeist hat.

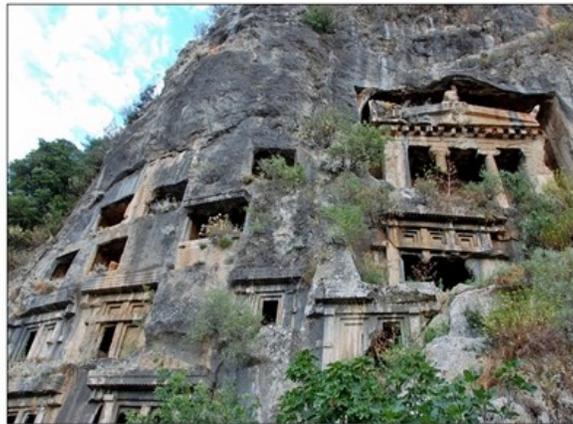
Der Wackelsteg wurde 2006 durch eine moderne Steganlage ersetzt und mit viel Liebe zum Detail angelegt. So sind beispielsweise die Duschen/WCs wie ein türkisches Badehäuschen ausgelegt und müssen mit Holzschuhen betreten werden. Hier werden wir noch ein paar Mal anlegen, aber in den folgenden Jahren ging es bös bergab: siebzig Prozent Umsatzeinbusse und leere Stege. Das Gourmet-Restaurant musste sein Angebot nach unten korrigieren.

GESCHICHTE

Die Türkei zu bereisen, die vielen Buchten und Hafentädchen zu besuchen ohne den antiken Orten seine Aufmerksamkeit zu schenken, wäre ein Fehler gewesen. Vor allem die lykische Küste strotzt nur so von antiken Städten und es braucht wenig Phantasie um sich vorzustellen, dass dies ein Gebiet mit einem starken Volk und ausgeprägtem Gestaltungswillen war. Berühmt sind vor allem die Tempelstadt von Lethoon und Xanthos. Die geradezu allgegenwärtigen Sarkophage in Kas und die Felsgräber in Fethiye beeindruckten gewaltig, vor allem, wenn man sich vorstellt, wie sie aus dem Berg gemeißelt werden mussten.

Knidos, an der Westspitze der Datca-Halbinsel gelegen, ist ein eigentlicher Höhepunkt für eine Reise in die Antike. Als erstes fällt einem natürlich der Leuchtturm auf, aber kaum kommt man um die Felsecke und biegt in die Bucht ein, wird einem bewusst, dass dies ein bedeutender Ort gewesen sein muss. Mehrmals machten wir hier Halt und spazierten zum Leuchtturm oder spazierten durch die antike Ausstellung.

Was uns aber bei diesen Landreisen auffiel: Sobald man sich von der Küste entfernte, waren die Leute traditionell gekleidet und verstanden kein Wort Englisch. Die Frauen trugen alle Kopftücher und die Männer kamen daher, wie man sich Muslime vorstellte: Kaftan und Fes. Man fühlte sich sofort um ein Jahrhundert zurück versetzt und begriff, wo Erdogan seine ergebene Wählerschaft findet.



15 DA CAPO?

SCHIFFSZEIT & LEBENSZEIT TIMEOUT

2007 hatten wir die Sarabella gekauft. Dann waren wir gerade mal 55 Jahre alt und uns schien, dass wir noch bis in alle Ewigkeit mit ihr segeln würden. Wir waren mutig, kein Schlag war zu lang, auch wenn es mal bis abends um acht Uhr dauerte, bis wir angelegt oder geankert hatten. Es gab Wochen, da segelten wir gute 300 Seemeilen weit. Natürlich ging einiges kaputt und natürlich nervte es uns, aber wir kriegten es immer wieder hin. Nie musste ein Törn deswegen ausfallen.

Es gab Havarien und Grundberührungen, das gehört zum Leben des Seglers; wer das Gegenteil behauptet, der lügt! Zweimal hatten wir Glück, als wir bei Paros und im Levkas Kanal aufriefen. Dank der starken Konstruktion kamen wir mit einem blauen Auge davon. Einmal fuhren wir in das Heck einer russischen – besoffenen – Chartercrew. Die Russen waren sowieso unsere Lieblingsgegner, entweder waren sie zu laut oder sie zerkratzten unser Boot.

Nach elf Jahren und rund 25'000 Seemeilen wollten wir über die Bücher gehen. Wie lange wollen wir noch segeln? Was stört uns an der Hanse 470 mit 65 als nun offiziell Pensionierte? Gibt es überhaupt eine Alternative zu unserer geliebten Sarabella?

Zu Beginn war Regi ganz gegen einen Wechsel. Doch dann listeten wir mal auf, was uns störte: Zu wenig Frischwasser, eine unpraktisch zu bedienende Badeplattform, viel Segelreferei, ein sehr steiler Niedergang usw. Hinzu kamen anstehende Erneuerungen, die ins Tuch gehen würden: Teakdeck, Rumpffarbe, Bugstrahlruder. Dann machte ich mal ein Testinsurat, um den Marktwert zu ertasten. Es gab zwar Anfragen, aber sie waren wenig seriös. Das Studium von Schiffsprospekten war eher ermühtend: Keine Yacht gefiel uns, nicht mal eine Hanse. Das änderte sich im Herbst 2018:

DIE 8-ER SERIE

Zuerst schauten wir die 548 an. Sie war aber zu gross, zu behäbig (20 t) und auch zu teuer. Aber das Segelpotential – wie bei allen Hanse – stimmte. Und dann kam die Hanse 508 auf den Markt und es machte Klick: Sehr gute Innenaufteilung, ein riesiges Cockpit, separate WCs für die Gäste, zwei Vorsegel, viel Frischwasser und eine einfachere Reffvorrichtung. Im Januar 2019 an der Bootmesse in Düsseldorf haben wir uns entschieden: Das wird die neue Sarabella! Drei Monate später war die Hanse 470 verkauft und die Planung konnte beginnen! Da Capo – wir beginnen nochmals von vorne!





„Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“

Antoine de Saint Exupéry

