



# Saison 2022



Einleitung	Seiten 2-3
Von Lagos bis Gibraltar	Seiten 4-9
Von Gibraltar bis Ibiza	Seiten 10-17
Ibiza rund	Seiten 18-25
Mallorca	Seiten 26-31
Sardinien	Seiten 32-39
Sizilien	Seiten 40-55
Von Korfu bis Athen	Seiten 56-67
Durch die Kykladen nach Kos	Seiten 68-79
Der türkische Abstecher	Seiten 80-85



*Trapani (Sizilien)*

**E**igentlich hatten wir uns diesen zweiten Teil der Überführung nach Kos einfacher vorgestellt. Man hatte uns ja letztes Jahr gewarnt und es stand in jedem Segelführer: Die Nordsee sei unberechenbar, die Bretagne anspruchsvoll und die Atlantikküste sei tagelangen Stürmen ausgesetzt. Nun ja, die Nordsee bewältigten wir teilweise mit einem Profiskipper, die Bretagne empfanden wir eher als Bereicherung und die Atlantikküste von Spanien bis an die portugiesische Algarve war mit ihrer Dünung teilweise wirklich mühsam, aber im Endeffekt ein landschaftliches Highlight.

Doch diese Saison 2022, die nach einer kurzen Strecke bis Gibraltar aus Mittelmeersegelein bestehen würde, sollte reine Erholung sein. Fehlanzeige! Erstens mussten wir bis Gibraltar froh sein, nicht mit dem Schreckenszenario von angreifenden Orcas konfrontiert zu werden, wie dies mehreren Yachten um uns herum geschehen war und zweitens war die Küstenfahrt bis zu den Balearen geprägt von Gegenwind aus Ost oder Nordost, was mitnichten den normalen Windbedingungen entsprach.

Auf den Balearen besserte sich das Wetter zusehends und wir konnten zum ersten Mal richtig baden. Davon profitierte vor allem unsere Familie, die uns auf dieser Route fast einen Monat lang begleitete. Negativ aufgefallen war lediglich die totale Überbelegung der Marinas, was wir teilweise mit guter Planung und vielen Voraus-Reservierungen wettmachen konnten. Aber unser Lieblingsrevier wird es sicherlich nicht werden.

Ganz anders verhielt es sich mit Sizilien und Sardinien. Eigentlich hatten wir zu wenig Zeit um die Schönheiten dieser Inseln zu genießen. Oftmals blieb es nur bei einem Hafentag, zum Beispiel in Siracusa, einer wundervollen Stadt! Und so langsam reifte ein Gedanke, der diametral

*Doch diese Saison 2022, die nach einer kurzen Strecke bis Gibraltar aus Mittelmeersegelein bestehen würde, sollte reine Erholung sein. Fehlanzeige!*

unseren eigentlichen Absichten gegenüber stand: Weshalb denn in Griechenland bleiben, wenn es doch hier auch so schön und interessant ist? Die Kykladen, die Dodekanes und die Südtürkei hatten wir ja nun zur Genüge besegelt und wir sind ja noch nicht so verknöchert um uns nicht nochmals neue Ziele zu setzen. Und dieses Ziel fanden wir in Alghero, genauer gesagt in der kleinen Marina di St Elmo: Persönlicher Service, ganzjährig nutzbar und sowohl bewacht als auch gut geschützt.

Doch der Weg nach Kos war gesetzt und unsere Crews genossen das Ionische Meer wie auch die Ägäis. Für einmal war der Wettergott auf unserer Seite: Eine mehrwöchige Meltemiphase mit 6-7 Beaufort neigte sich dem Ende zu. Sie packte uns zum letzten Mal im Golf von Patras und vor der Einfahrt zum Korinth Kanal.

Der Saisonschluss mit einem einwöchigen Törn entlang der lykischen (türkische) Küste war ganz nach unserem Geschmack: leichte Winde, angenehme Temperaturen und einmal mehr sehr gastfreundliche Leute. In Knidos, an der äussersten Ecke der Datca Halbinsel gelegen, hielt uns der Wirt der Taverne extra einen Platz an seinem Steg frei. Solche Beziehungen sind manchmal Gold wert, vor allem wenn die Wettersituation, wie an diesem Oktoberwochenende, kritisch wird und wir mitten in der Nacht hätten aufankern müssen.

Dies war dann auch unser letztes Segelwochenende für diese Saison, obwohl wir noch drei Tage länger segeln wollten. Aber einmal mehr stimmte unsere Planung: Wir schafften es gerade noch vor dem Sturm in Kos einzulaufen.

Wir hatten es also geschafft: 6'500 Meilen von Greifswald bis Kos ohne nennenswerte Schäden, ohne Kollisionen oder gefährlichen Situationen. Wir waren stolz!



## Von Lagos bis Gibraltar 8. - 13. Mai 2022



**W**as für eine Woche! Vier Tage Segeln von Flaute bis Sturm – drei (erzwungene) Hafentage für Sightseeing von Cadiz. Edi begleitete uns auf dieser Etappe, die bis Ibiza reichen wird. Ein Highlight war die Durchfahrt bei Gibraltar – ein Meilenstein auf unserer Überführung nach Griechenland.

### VORBEREITUNG

Werden uns drei Tage reichen um die Sarabella aus dem Winterschlaf zu holen? Doch, es sollte; die Werft Sopromar in Lagos war das Beste was uns passieren konnte. Es waren doch einige knifflige Garantiarbeiten zu erledigen bis zum Austausch des ganzen Getriebes, das wegen Vibrationen und Undichtigkeiten als Ganzes er-

setzt werden musste. Da ich volles Vertrauen in die Werft hatte, verzichteten wir sogar auf eine Testfahrt. Auch der Segelmacher Antonio – ebenfalls ein wahrer Profi – hatte unsere Tücher professionell gewaschen und kontrolliert. Routiniert hatte er in zwei Stunden alle drei Segel eingerichtet: Grosssegel, Fock und das zweite Vorsegel, den Reacher.

### ABFAHRT

Am Freitag, dem 9. Mai verliesen wir die Marina um unser erstes Tagesziel, die idyllische Lagune von Culatra bei Faro, das uns empfohlen worden war, anzulaufen. Der Wind war wie aus dem Bilderbuch – Kaiserwetter, wie man als Segler sagt – und nach vierzig Seemeilen und acht wunderbaren Segelstunden wollten wir in diesem Inlet anker.



*Die Segelmacher helfen uns die schweren Segel anzuschlagen.*

Es war eine Premiere, letzte Saison hatten wir ausschliesslich in Marinas Halt gemacht. Wir waren dementsprechend gespannt, wie gut sich das Ankergeschirr mit der Markierungsboje bewähren würde. Es wurde ein Geduldspiel: Der Anker fasste erst nach dem vierten Versuch, da er bei dem Grasbewuchs einfach nicht halten wollte. Dafür wurden wir mit einem makellosen Sonnenuntergang belohnt. Einzig die landenden Flugzeuge von Faro trübten die Idylle und mit Baden bei 18 Grad Wassertemperatur wurde es auch nichts.



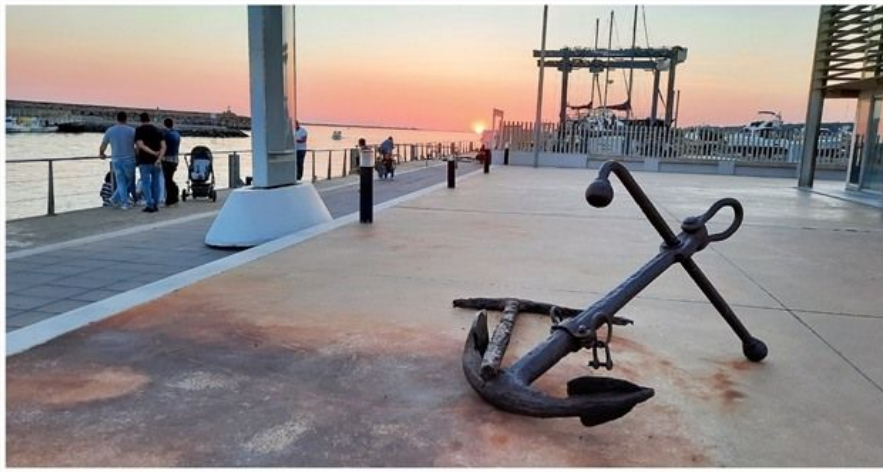
Ankern und makelloser Sonnenuntergang im Inlet von Culatra bei Faro.

## HUELVA

Der zweite Segeltag bis nach Huelva war mit 60 Meilen ambitioniert. Immerhin waren wir hier in der Algarve immer noch in einem Tidengewässer und ein Strom von zwei bis drei Knoten kann die Tagesplanung arg durcheinander bringen.

Doch es lief zu unseren Gunsten: Am Schluss standen 62 Meilen auf der Logge, wovon wir mehr als die Hälfte mit teilweise direktem Raumkurs gesegelt waren. Um 16.30 Uhr nach sieben Segelstunden hatten wir schon in der Marina

von *Mazagon* angelegt. Der Liegepreis war sensationell günstig: 26 Euro. Diese sollte uns bei diesen städtischen statt privaten Marinas noch ein paar Mal passieren. In Lagos hatten wir glatt das Vierfache (100 Euro!) pro Nacht bezahlt.



Die praktische Marina Mazagon bei Huelva.

## CADIZ

Es konnte ja nicht mit soviel Windglück weitergehen: Für die ganze Strecke von Huelva bis Cadiz – immerhin 47 Seemeilen – kamen die Segel nicht ein einziges Mal hoch. Dabei hatten wir gehofft, von dem starken Ostwind, der seit Tagen aus der Buche von Gibraltar strahlte, profitieren zu können. Dass es dann des Guten zuviel war, würden wir in ein paar Tagen erleben. Denn schon in Cadiz mussten wir auf Anraten des Marinero die Sarabella „umparkieren“ um sie an einem besser geschützten Hafenplatz zu vertäuen. Sein Tipp war absolut korrekt gewesen; wir mussten unser Boot sogar noch mit zusätzlichen Leinen sichern, damit es nicht auf den Steg gedrückt wurde.

Doch wie sollte das weitergehen, wenn es schon im Hafen mit dreissig Knoten bliess? Ein älteres holländisches Ehepaar, das offenbar schon um die ganze Welt gesegelt war und in Gibraltar ihre Yacht stationiert hatte, riet uns auf jeden Fall zu warten, bis der Wind abflauen sollte. Es sollte drei Tage dauern, wobei dies kein Unglück war, da Cadiz – die älteste europäische Hafenstadt – eine willkommene Abwechslung war. Am ersten Tag schafften wir uns mit einer Hop-on-hop-off Tour einen Überblick und besichtigten am zweiten Tag die Sightseeing Highlights: Die Kathedrale von Santa Cruz, das Rathaus, diverse malerische Plätze oder Gassen und auch den wunderschönen Stadtstrand, der uns das erste Bad der Saison möglich machte.



*Wir sind nach Huelva wieder in Spanien. Edi steuert uns nach Cadiz.*



*Das wunderschöne Rathaus von Cadiz ...*



*... und die Kathedrale Santa Cruz. Der Bau dauerte 116 Jahre und wurde 1838 eingeweiht.*

## JEREZ DE LA FRONTERA

Am dritten Tag buchten wir eine Zugsfahrt nach *Jerez de la Frontera*, der Geburtsstadt des Sherry. Mit 140 km/h raste der moderne Zug in dreiviertel Stunden nach „Cheres“, wie der Ort ausgesprochen wird. Es braucht ein wenig Sprachphantasie um das Wort Sherry heraus zu hören, womit erklärt ist, weshalb der Frauenlikör, der bei den Engländerinnen so beliebt ist, nicht aus England sondern von hier stammt. Dass sie ihre kolonialen Gelüste vor zweihundert Jahren bis hierher austreckten, erklärt sich schnell, wenn man weiss, dass der berühmte Admiral Nelson fast die gesamte spanische Kriegsflotte 1805 vor dem nahegelegenen Capo Trafalgar versenkt hatte. In zwei Tagen werden wir ebendieses mit gespaltenen Gefühlen umrunden! A propos Frauen: an jeder Ecke von Jerez begrüßten uns fröhliche Flamencofrauen, bis wir herausfanden, dass ausgerechnet heute der Frauentag des „Feria de Caballo“ (Pferdefest) stattfand.



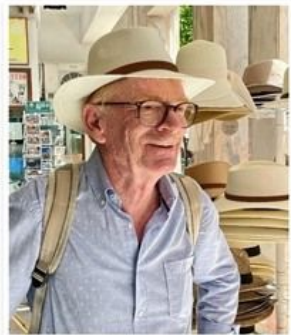
*Jerez: die maurische Festung Alcazar aus dem 11. Jahrhundert*



*Die herausgeputzten Frauen von Jerez.*



*Baron Gonzales: Der Erfinder des Sherry.*



*Modisch auf dem Landgang!*

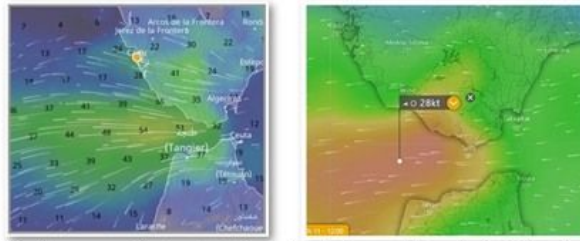


## TOR ZUM MITTELMEER

Nach drei Tagen schien uns bei genauem Studium der Windprognosen der Tag gekommen, um *Gibraltar*, das Tor zum Mittelmeer in Angriff zu nehmen. Hätten wir gewusst, was uns bevorstand, wären uns vielleicht Zweifel aufgekommen, ob wir das tatsächlich schaffen würden. Sönke Röver, der bekannte Segelautor, beschreibt es so: „Gibraltar ist einer dieser Orte, an denen man gewesen sein sollte – ein Eintrag, der sich gut im Logbuch liest.“ Schon die erste Etappe bis zum 35 Meilen entfernten *Barbate* sollte es in sich haben: Während wir anfangs noch mit „gemütlichen“ 17 Knoten aufkreuzten, nahm der Wind später stetig zu. Und plötzlich war es mit der Gemütlichkeit an diesem geschichtsträchtigen *Capo Trafalgar* vorbei.

Hohe Wellen schlugen an die *Spraywood*, die Fock musste zusätzlich gerefft werden und ab und zu schlug die *Sarabella* mit dem Bug so hart in den Wellen auf, dass uns Angst und Bange wurde. Nach zwei Stunden war der Spuk vorbei und wir konnten es kaum glauben, dass wir bei Flaute in der Marina von *Barbate* anlegen konnten.

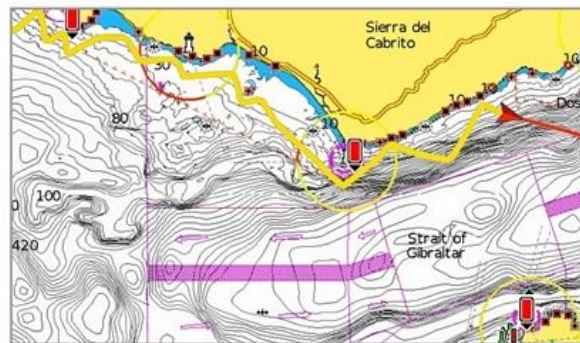
Werden wir heute für die letzte Etappe nach Gibraltar nochmals das Gleiche erleben? Windfinder und andere Apps sagten 20-24 Knoten Wind voraus, was durchaus angemessen war. Schliesslich hatten wir gestern dreissig und mehr erlebt, respektive überlebt. Und wieder einmal lagen diese tollen Prognostiker daneben.



Zwei Prognosen für den Start ab Cadiz: windy.com 7 Bf und windfinder 6 Bf. Beide verheissen eine anstrengende Fahrt nach Gibraltar.



Windstärke 7 (35 Knoten) auf dem Weg nach Gibraltar.



Im Zickzackkurs am Rande der Grossschiffahrtsstrasse durch die Meerenge von Gibraltar.

Schon nach sieben Meilen war es kaum noch möglich mit ge-  
 refftem Gross und Fock gegenan  
 zu segeln, ohne vernünftigen Weg  
 Richtung Ziel zu machen.  
 Entscheidend war eben auch das  
 Timing, um mit und nicht gegen  
 die Tidenströmung durch die  
 Meerenge zu kommen. Deshalb  
 entschieden wir uns, den Motor  
 zu Hilfe zu nehmen um mit  
 Unterstützung des Grossegels  
 höher am Wind segeln zu können.  
 Die Taktik ging auf: Bei Tiden-  
 stillstand und beachtlichen 35  
 Knoten Wind passierten wir am  
 Freitag 13. Mai (wir sind nicht  
 abergläubisch!) um 13.15 Uhr  
 den Südpunkt von Europa bei  
 Tarifa und tauchten ins Mittel-  
 meer ein. Wow, wir hatten einen  
 grossen Meilenstein unseres  
 zweijährigen Überführungs-  
 projekts geschafft!

Nachtrag: Erst im Nachhinein  
 erfuhren wir, dass vor zwei Tagen  
 eine Horde Orcas vor Tariffa  
 zwei Segelyachten angegriffen  
 hatten und deren Ruder so schwer  
 beschädigt worden waren, dass  
 sie von der Coast Guard  
 abgeschleppt werden mussten.  
 Wie froh waren wir, dass wir  
 davon verschont blieben!



*Der südlichste Punkt von Europa: Punta Maroki bei Tarifa*



*Gibraltar. Wir haben es geschafft: Wir sind im Mittelmeer angekommen!  
 Im Hintergrund der Affenfelsen.*



*Eine der Yachten, die vor Tarifa von Orcas angegriffen worden waren. Das Ruder wurde voll abgerissen!*

## Von Gibraltar bis Ibiza 14. - 24. Mai 2022



**Z**ehn Tage, die es in sich hatten! Wir hatten nach den Strapazen bis Gibraltar mit angenehmen Segeltagen gerechnet. Daraus wurde leider nichts. Der Nordostwind bescherte uns viel Aufkreuzen gegen den Wind und viel Motorunterstützung. Dafür konnten wir die Hafentage in Cartagena genießen.

### GIBRALTAR

**B**evor wir wieder den Weg nach Osten unter den Kiel nahmen, genossen wir den Ausflugstag in Gibraltar. Nicht nur die obligate Touristentour zum Affenfelsen und die weiteren Attraktionen war eindrucksvoll, sondern auch die spezielle Stimmung in dieser seltsamen Kronkolonie des ehemaligen Reiches erstaunte uns. Nur schon der Übergang vom der spanischen Marina Alcaideisa zum englischen Grenzposten mit dem faszinierenden Gang über die Flugpiste, die als eine der gefährlichsten und kürzesten (nur 1.8 km) gilt, war kurios. Und dann liess uns diese eigene Mischung von englischem Kleinstadtflair und spanischer Ausgelassenheit sprachlos.



*Der Affenfelsen und das Monument, das im Altertum das Ende der Welt anzeigen sollte.*



*Die St. Michaels Caves mit ihrer Lichtshow sind eindrucksvoll.*



## MALAGA

Am Sonntag 15. Mai ging es dann um den Europafelsen Richtung Osten. Das heutige Ziel war *Malaga*, immerhin schon mal sechzig Meilen unserem Ziel Ibiza entgegen. Und schon wartete die erste Überraschung auf uns: Wir waren zu gross für diese Marina und somit war der Besuch der Stadt schon mal gestrichen.

Es sollte sich eher zu unserem Vorteil verkehren, da wir wegen den widrigen Windverhältnissen unsere vier geplanten Reservetage ganz anders als angedacht, aufbrauchen werden.

So drängten wir uns am Sonnabend in der völlig überfüllten Marina von *Benalmadena* in den letzten freien Platz und belegten zum ersten

Mal wieder mit Mooringleinen am Bug. Ein abendlicher Gang durch diese verwinkelte Marina mit Hunderten von fast ausschliesslich spanischen Touristen, stiess uns eher ab. Wir waren nach den Seetagen einfach nicht mehr an den Trubel gewohnt!



Die dorfähnliche Marina von Benalmadena - sehr touristisch!

## MOTRIL

Der zweite Segeltag bis nach *Motril* erhöhte noch einmal unser Konto zugunsten der Segelmeilen – es sollte das letzte Mal bis Ibiza sein. Mit 28 zu 24 schafften wir die gesamthaft 52 Meilen bis um sechs Uhr abends. Aber eigentlich war das keine eigentliche Marina, sondern

eine Werft mit Steg. Dementsprechend wurde hier gehämmert, geschliffen und gesägt, dass wir uns unüblich früh für spanische Verhältnisse – hier isst man erst gegen neun Uhr abends – auf den Weg in den Hafentort aufmachten.

Aber welche Enttäuschung: Alles war noch geschlossen, der

Strand mit Baggern übersät, die erst noch den Sand verteilen und herrichten mussten. Schlussendlich landeten wir verzweifelt in einer Strassenbeiz, wo wir aber eine überraschend gute Fischplatte (*Plancha*) erhielten.

Der Clou kam danach: Da diese Marina innerhalb des Berufshafen – übrigens der grösste Verladeplatz für Früchte wie Avocado, Mango, Tomaten und Erdbeeren – liegt und um halb zehn geschlossen war, mussten wir einen stündigen Verdauungsgang rund herum machen, bis uns endlich der Nachtwächter am Ende das Tor öffnete!



*Die beste spanische Fischplatte!*



*Motril Marina - mehr Werft als Marina.*

## ADRA

Heute standen glücklicherweise nur rund dreissig Meilen auf dem Programm, denn es herrschte Flaute wie auf dem Hallwilersee, so dass wir schon am frühen Nachmittag in der Marina *Adra* anlegten. War es ein Geheintipp? Sie wurde nicht mal im Hafenfürer erwähnt. Ein deutscher Segler, der uns über Funk versicherte, dass wir hier problemlos einen Platz finden würden, hatte recht – und wie! Er und wir waren die einzigen Anleger. Der Grund war klar: Die Marina stank erbärmlich nach Mövendreck und alle Stege waren vollgekackt. Dafür war der Liegeplatz wieder erstaunlich günstig: 26 Euros. Das letzte Mal, dass wir so kostengünstig wegkamen; Ibiza kennt da andere Preise! Wenigstens war das Essen in einem der wenigen offenen Restaurants ausgezeichnet. Einmal mehr waren wir die einzigen Gäste.



*Flaute wie auf dem Hallwilersee auf dem Weg nach Motril mit den riesigen Plastikfeldern für die Früchtebeplanzung.*



*Die Idylle täuscht – alles voll mit stinkendem Mövendreck.*

## AGUILAS

Es war deshalb nicht erstaunlich, dass wir schon um fünf Uhr morgens, vor dem Sonnenaufgang, diesen Ort fluchtartig verliessen. Es hatte aber noch einen anderen Grund. *Aguilas*, unser nächstes Ziel lag hundert Meilen entfernt. Wenn wir es noch bei Tageslicht erreichen wollten, mussten wir mit 16 Stunden Segelzeit rechnen. Wir schafften es, aber nicht so, wie wir uns das vorgestellt hatten. Der Wind war nur bis zum Capo da Gato (dem Katzenkap) zu unseren Gunsten. Es war nun Mittag und wir hatten noch rund fünfzig Meilen vor uns. „Das wird nie reichen mit Aufkreuzen“ und auch das Navigationssystem sagte eine Ankunft für den nächsten Morgen (!) voraus.

Folglich gab es nichts anderes trotz annehmbaren Wind mit dem Motor gegenan zu fahren. Wir suchten den Wellenschutz der Küste, Regi schaffte es trotz der Schaukelei noch vor unserer Ankunft ein leckeres Reiscurry hinzuzubereiten. Verpflegt und glücklich empfing uns um neun Uhr der Marinero und war sogar noch so nett, uns an der Tankstelle Diesel nach zu füllen – ein Entscheid, der uns noch einigen Kummer bereiten wird.



*Gibt es was Schöneres, als in den Sonnenaufgang zu segeln?*



*Am Katzenkap (Cap da Gato) blies es noch zu unseren Gunsten.*



*Regi kocht bei Schräglage schon vor Ankunft!*

## DIESELPROBLEME

Da war doch der Spurt nach *Cartagena* am Freitag geradezu bescheiden. Doch am Anfang gab es einen Schreckmoment: Kaum waren wir aus der Marina von *Aguilas* raus, ertönte der Alarm „Wasser im Diesel“ und der Motor stoppte automatisch. Edi und ich mussten zuerst das Bedienungshandbuch des Yanmar studieren, während Regi unter Fock schaute, dass wir in freiem Wasser blieben. Ohne funktionierendem Motor konnten wir gleich in die Marina zurück kehren, vor allem weil heute wieder ein Starkwindtag angesagt war. Danach war diese Sache relativ schnell erledigt. Wir mussten lediglich die Schraube für den Wasserabscheider öffnen und es tröpfelte ein kleines Gemisch von Diesel und Wasser heraus. Der *Marinero*, der auf unseren Anruf vorsichtshalber raus gekommen war, konnte unverrichteter Dinge wieder wegfahren.

Danach lief der Motor noch vier Stunden trotz Wellengang anstandslos bis *Cartagena*, wo wir problemlos anlegten. Ein deutscher Yanmar Spezialist, den ich um Ratschlag fragte, meinte, dass dies nicht zwangsläufig mit verwässertem Diesel (*Aguilas!*?) zu tun haben musste. Weil der Abscheider so klein und der Sensor so empfindlich sei, könne der Alarm auch durch Kondenswasser ausgelöst worden sein.



*Der Wasserabscheider des Dieselfilters schlug Alarm.*



*Zum Glück ist der Motorraum gut zugänglich.*



*Die Aussicht auf den Yachtport Cartagena (Hier legen wöchentlich Kreuzfahrtschiffe an)*



## CARTAGENA

Wir machten aus der Not eine Tugend: Da der Yanmar Techniker von Cartagena am Wochenende nicht arbeitet – was bei den Spaniern ziemlich strikt ist – genossen wir am Samstag den „Museumstag“ und streiften auch am Sonntag nochmals durch diese sehr schöne Hafenstadt, die reich an vorchristlicher und römischer Kultur ist. Das Amphitheater beispielsweise wurde erst 1980 unter Häusern entdeckt.



*Alt trifft auf Neu: Eine gewagt Stilmischung!*



*Das Rathaus von Cartagena. 1907 erbaut.*



*Das römische Amphitheater. Erst 1980 entdeckt!*

## IBIZA

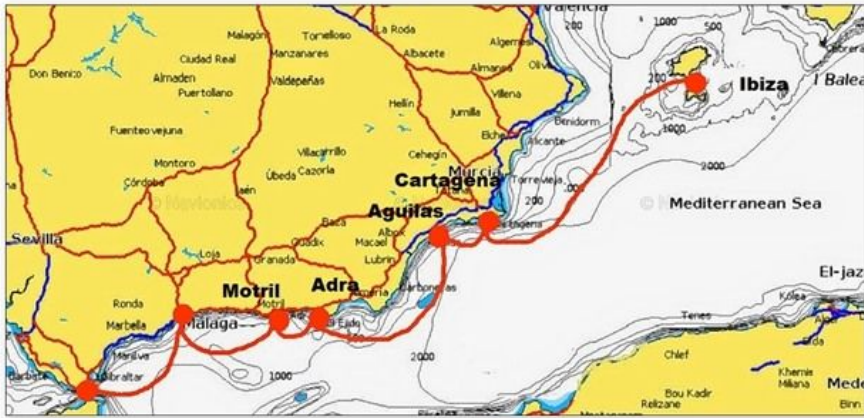
Am Montag stellte sich aber heraus, dass der Mechaniker unabhkömmlich sei, womit wir schnell einen Entscheid fällten: Wir segeln in einem Nachtschlag durch bis Ibiza und holen die zwei verlorenen Tage wieder auf. Es sollte eine gute Entscheidung sein. Der Wind liess uns rund die Hälfte der Strecke von 150 Seemeilen unter Segel zurücklegen und am nächsten Morgen hatten wir *Ibiza* erreicht. Hier erwartet uns aber eine Überraschung:

Alle Marinas waren vollkommen ausgebucht und das sind potenziell rund 2000 Plätze! Hinzu kam, dass auf Mittwoch ein Sturmtief mit 45 Knoten angesagt war, das wir, wenn irgend möglich nicht vor Anker verbringen wollten! Also hängten Edi und ich uns nochmals ans Telephon, bis wir schlussendlich einen Notplatz an der Tankstelle der Marina Santa Eulalia bekamen.

Wir waren glücklich, denn des Nachts bliess es wirklich aus allen Rohren! Am nächsten Morgen konnten wir dann mit unserem (unwiderstehlichen) Charme die Sekretärin überzeugen, dass wir unbedingt einen Platz haben müssten um den Yanmar Techniker zu empfangen und Sarah und Chregu am Donnerstag an Bord nehmen zu können.



Marina Eulalia: Endlich eine Bleibe für die Nacht gefunden!



Segelstrecke: Cherbourg - Jersey - St. Malo - Lézardrieux - Roscoff - Aber Wrac'h - Brest. Total: 300 sm



**F**ür einmal ging es nicht einfach weiter, sondern wir umrundeten Ibiza mit Sarah und Chregu und liessen uns Zeit die Buchten und Hafenorte auszuprobieren. Es war aber schwierig, überhaupt einen Platz in einer Marina zu finden.

#### HAFENTAGE

Am Donnerstag Abend kamen Sarah und Chregu gut gelaunt an Bord. Ohne Stress planten wir die nächste Woche. Edi blieb noch bis Samstag, doch mit Segeln war vorläufig nichts. Zuerst musste das leidige Problem mit dem Wasser im Diesel gelöst werden. Der Mechaniker versprach am Donnerstag Morgen zu kommen, womit ich in der Marina Santa Eulalia auf ihn warten musste, während Regi und Edi mit dem Bus nach Ibiza Stadt fahren. Er kam natürlich nicht, womit unsere Planung wieder Makulatur war. Die Crew nahm die Fähre nach Formentera, fuhr mit Scooters auf dieser schönen Nachbarinsel herum und ich



Die Crew vergnügt sich auf Formentera ...

wartete ein zweites Mal auf den Mechaniker, der sich nun definitiv für den Freitag Morgen anmeldete. Und siehe da, Zac von Marine Power brachte nicht nur passende neue Dieselfilter und inspizierte genau die alten Filter auf Wasserrückstände, er gab auch einen guten Ratschlag: „Fülle neuen Diesel auf und füge das Additiv, das Wasser zersetzt, hinzu“. Er sollte recht behalten; bis ende Woche hatten wir keinen einzigen Ausfall mehr. Ich werde aber das System auf eine Doppelfilteranlage von SEPAR umrüsten, damit man auf See keine mühsamen Filterwechsel mit Schrauben und Entlüften im heissen Motorenraum vornehmen muss.

#### START

Am Samstag 21. Mai ging es dann mit der Inselumrundung endlich los. Edi fotografierte uns bei der Hafenausfahrt und schrieb abends: „Bin gut gelandet und habe viele schöne Bilder und Erinnerungen.“ Er wird uns sicherlich nächstes Jahr wieder begleiten. Als Pfand lässt er immer seine Segelstiefel an Bord!



... und der Mechaniker untersucht mit mir die Wasserrückstände im Diesel.

## PORTINATX



*Die Inselumrundung kann beginnen!*

Die erste Bucht für unseren Ankerplatz – *Portinatx* – liess sich gut an. Wir hatten genug Platz zum schwojen und der Anker hielt auch bei den morgendlichen Windböen gut. Endlich konnten wir mal ausgiebig baden. Nur die Schaukelei störte manchmal beträchtlich. Das waren wir uns von Griechenland nicht gewohnt. Wir sollten dies aber noch ein paar Mal erleben!

Die Überraschung kam dann am

nächsten Morgen. Wir hatten doch tatsächlich einen ganzen Bündel von Bojen und Leinen in der Ankerkette. Es blieb uns nichts anderes übrig, als alles loszuschneiden und irgendwie an Land zu entsorgen, denn sonst würde der Nächste das Zeugs einfangen, was für den Propeller sehr gefährlich ist! Chregu übernahm heldenhaft den Job und schnitt alle Seile und Bojengewichte mit unserem Notfallmesser durch.

Nach dem Lunch organisierte Chregu noch einen Bootsvermieter an Land, der uns den ganzen Bojensalat abnahm und an Land brachte.



*Unglaublich, was wir da aus dem Wasser zogen: Eine Sammelsurium an Bojen!*



## BENIRRAS

„Um die Ecke soll es eine Bucht mit Trommelkonzerten geben“, las uns Sarah aus einem Führer vor. So motorten wir am Nachmittag fünf Meilen weiter in die Bucht von *Benirras*. Und tatsächlich, bei Sonnenuntergang sammelte sich am Strand eine Menge von ein paar Hundert Menschen an und liess sich von den magischen Trommelklängen mitreissen, die bis zu uns hinaus tönnten.

„Geflascht“ von dieser speziellen Atmosphäre, die doch so typisch für diese (ehemalige) Hippieinsel ist, stiegen wir in unsere Kojen. Mit der Nacht ruhe war es dann aber nicht lange her. Um drei Uhr morgens drehte der Wind unerwartet 180 Grad auf Süd und liess alle Boote in der Bucht im Kreise tanzen.

Da man nie weiss, ob alle liebe Nachbarn genug Ankerkette ausgelegt haben, muss man dann meistens Ankerwache halten. Es sah zunächst gut aus, aber der Ankeralarm liess sich nicht beruhigen und um sechs Uhr musste ich tatsächlich im Cockpit sitzend aufpassen, dass

die nächsten Chartersegler – das sind immer die notorischen Kurzankertypen – ihren Abstand von lediglich fünf Meter einhielten. Um neun Uhr war der Spuk dann vorbei und wir konnten beraten, wohin wir heute segeln wollten.



*Die Trommler von Benirras ziehen sonntags unterdessen Hunderte von Schaulustigen an. Sie trommeln den Sonnenuntergang ein. (Bild: meintraumprojekt.com)*



*Die Cala Benirras auf Ibiza ist berühmt für seine unvergesslichen Sonnenuntergänge und die Sunset Trommelkonzerte der Hip*



*Auch magisch: Unser Sunset-Fondue.*



ries.

## SANTA ANTONI

Nach zwei Tagen ohne Landgang werden die meisten Crews unruhig und vermissen den Ausgang. Hier kam uns der Hafen von *Santa Antoni* gerade richtig. Hier befindet sich nämlich das berühmte *Café del Mar*, wo alle Touristen hinpilgern um den offenbar schönsten Sonnenuntergang überhaupt zu geniessen. Es gab nur ein Problem: Einmal mehr war die Marina von Santa Antoni ausgebucht. Sollten wir nun nochmals vor Anker ausharren müssen? Erst nach der dritten Nachfrage bestätigte uns die Marina einen freien Platz.

Wir waren gerettet und dem Apéro in der schönsten Bar, wo alle vorbei pilgern, die gerne was sehen möchten oder gesehen werden möchten, stand nichts mehr im Wege. Was für ein Panoptikum, wir kamen nicht mehr zum Staunen heraus! Der Sonnenuntergang war dann wegen Wolken doch nicht ganz lupenrein, aber was solls; er scheint hier sowieso langsam zur Nebensache zu degenerieren. Was 1980 als exklusives kleines Café begann, ist heute ein Magnet für den Massentourismus geworden. Schade!



Das berühmte Café del Mar (Bestehend seit 1980!)



## FORMENTERA

Jetzt stand nur noch etwas auf der Bucketlist: Der Strand von Formentera. Einmal in das smaragdgrüne Wasser vor dieser kilometerlangen Küste zu tauchen, wollte die Crew unbedingt erleben. Nun, es schaukelte wieder mal ein wenig zu viel und das Wasser war um sechs Uhr, als wir endlich vor Anker gingen, auch nicht mehr so einladend. Dafür hatten wir eine landschaftlich wunderschöne Fahrt entlang der Westküste von Ibiza genossen; leider meistens unter Motor.



*Die Werbung sieht ja gut aus ...*



*Die Vedranell Inseln an der rauhen Westküste von Ibiza.*



## IBIZA STADT

Nun stand nur noch die Rückkehr in die Marina von Eulalia bevor, da es wieder einmal unmöglich war, einen Platz in Ibiza Stadt zu ergattern. Chregu steuerte uns auf den letzten Meilen Richtung Hafen und genoss sichtlich das Steuern.



*In Ibiza Stadt reiht sich Café an Café, aber in den Nebengässchen ...*

## ÜBERFAHRT MALLORCA

Am Abend besuchten wir die Altstadt von Ibiza, was sich wirklich lohnte. Die folgende Nacht vor der Überfahrt nach Mallorca verbrachten wir in der Bucht von *Cala Vincente*. Endlich konnten wir mal das Beiboot und den neuen Elektroantrieb von Torquedo testen. Bis jetzt hatten nämlich Dingi und Motor zwei Jahre im Vorluk auf ihren ersten Einsatz warten müssen.

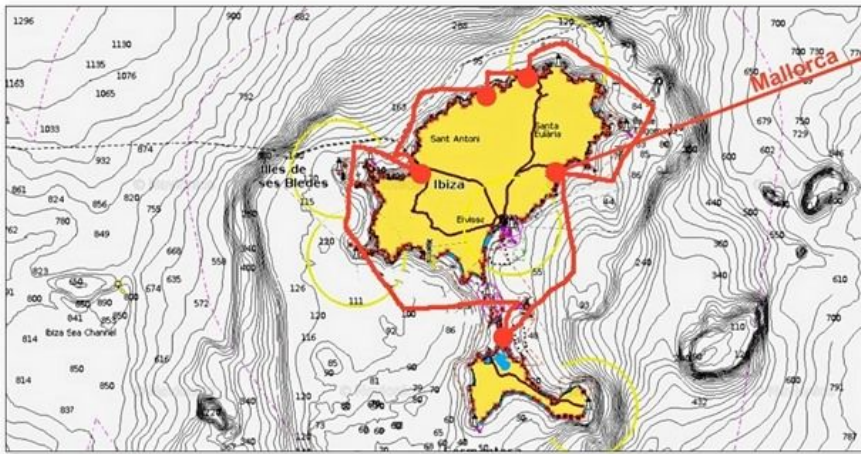
Am nächsten Morgen erwischten wir die Morgenbrise von 3-4 Bf und legten nach 40 Meilen schon um 13 Uhr in *Antrax/Mallorca* an. Wir hatten wieder eine Insel geschafft!



*Cala Vincente ist die Absprungbucht nach Mallorca (40 sm). Für einmal liegen wir hier ohne Schwell. Sarah und Chregu gehen an Land.*



.... aber immer noch sehr authentisch.



Segelstrecke: Eularia - Prtinax - Benirras - Santa Anti - Formentera - Eularia - San Vicente- Antrax (Mallorca)  
Total: 180 sm



**D**iese zwei Wochen waren unsere Familienzeit. Sarah und Chregu hatten uns schon um Ibiza herum begleitet und nun kamen noch Rahel und Matteo mit Leandro an Bord. Richtig segeln stand diese Wochen im Hintergrund, dafür waren Strandausflüge, Sandburgen bauen und Dinghifahren hoch im Kurs.

## PALMA

Nach der problemlosen Überfahrt von Ibiza, planten wir zwei Hafentage für den Besuch von *Palma* ein. Die Hauptstadt der Baleareninseln ist voll auf Touristen - vor allem Deutsche - ausgerichtet und zu sehen gibt es einiges. Da ist zuerst einmal die berühmte Kathedrale *La Seu* aus dem 13. Jahrhundert. Dann sollte man den Besuch der mittelalterlichen Festung *Castell de Bellver* mit seinem unverkennbaren runden Burgbau nicht auslassen.



Interessante Stegnachbarn: 100 Meter lang. (Man beachte das kleine Männchen vorne am Bug!)

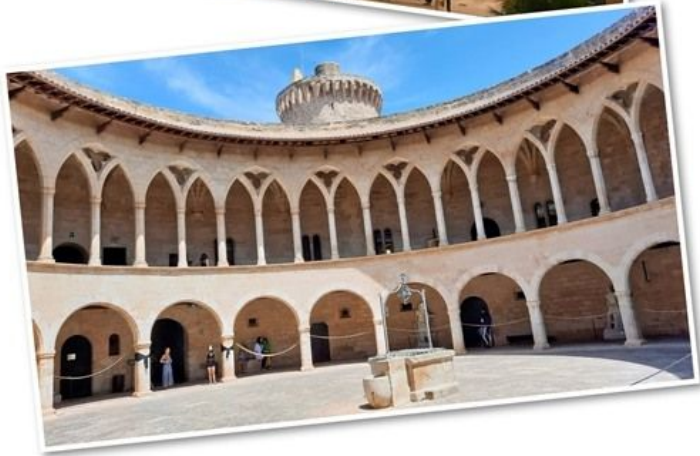


Real Club Nautico Palma: "Only for members". Wenigstens können wir vor dem Clubeingang posieren.

Für uns Segler war der berühmte Segelclub *Real Nautico di Palma* ein Anziehungspunkt, nur kamen wir lediglich bis zum Eingang. "ONLY FOR MEMBERS" hiess es in Grossbuchstaben.

Hier wird sowieso alles gross geschrieben. Das beginnt bei der Austragung der angesagtesten Regatten bis zu Megamotoryachten, die wohl nur russischen Oligarchen gehören können. Eine solche schien hier auf jeden Fall gestrandet und an die Kette gelegt zu sein.

# Palma de Mallorca







## ANKERN

Verweilen statt gross segeln war für die nächsten zehn Tage angesagt. Unser dreijähriger Enkel Leandro musste sich zuerst mal an das Schiffsleben gewöhnen. Zuerst interessierte ihn mal der Strand, wo er nach Lust und Laune seine Bagger- und Lastwagen mit Sand beladen konnte.

Einmal unterwegs - etwa zur Insel Cabrera, wo man die Ankerboje tunlichst vorreservieren muss - war Steuern mit dem Grossvater eine durchaus "coole" Spielform. Diese wunderbare Insel, die unter Naturschutz steht, hatte es uns so angetan, dass wir gleich zwei Nächte blieben. Einsame Strandplätze fand man mit dem Dinghi schnell und kein Geräusch störte die Nachtruhe, was auf den Balearen, dem Mekka der Ballerländer, wahrlich eine Seltenheit ist!



*Die Insel Cabrera - ein Idyll weit weg vom lärmigen Zentrum.*



## LANDGANG

Nicht zu kurz kommen darf auf dieser Insel der schönen und gut gekleideten Leute der eigene Ausgang. Nach dem Ausflug in die stille Natur war nun wieder die Betriebsamkeit und das Lädlele angesagt. Die Marina von *La Rapita* war ein guter Ausgangspunkt. Gleich neben dem Hafen befand sich ein grosser Strand mit familiärer Atmosphäre und allen Annehmlichkeiten für das Strandleben. Für mich war die Infrastruktur ideal, da wir hier endlich die Toiletten reparieren konnten, deren Abpumpventile defekt waren.

Nur eine kurze Taxifahrt entfernt lag das bekannte *Colonia Sant Jordi*, wo Leandro sich am Strand gleich neben der Promenade vergnügen konnte, während Rahel und Regi sich die Angebote der vielen Läden anschauten. Den bekannten sieben Kilometer langen Naturstrand *Es Trenc* mit seinem türkisblauen Wasser wollten wir uns am nächsten Tag vom Schiff aus ansehen, ohne auf die Bade-touristen, die hier in Horden auftreten, Rücksicht nehmen zu müssen. Leider war die Dünung aber zu stark, so dass wir weiter nach *Cala d'Or* motorten, wo unsere Familienzeit dann auch ihr Ende fand.



Werbepbild von Es Trenc .. die Realität sah anders aus!



Wir sind nach Huelva wieder in Spanien. Edi steuert uns nach Cadiz.



Das wunderschöne Rathaus von Cadiz ...



Die nächste Generation ....



## Sardinien 25. Juni - 01. Juli



**D**er Törn in Nordsardinien von Alghero bis Olbia bot allerlei Überraschungen. Marco, Cordula und Rolf genossen sowohl die Wetterkabiolen als auch die landschaftlichen Abwechslungen. Eine Woche war eigentlich zu wenig, aber wir werden ja nächstes Jahr zurück kommen.

### ÜBERFAHRT

**E**s fiel es uns nicht allzu schwer, die Balearen zu verlassen. Ibiza und Mallorca waren schon im Juni überfüllt gewesen, Hafенplätze waren rar zu finden, teuer und die Spanier machten mehrheitlich einen gestressten Eindruck. Den Vogel schoss die Marina in Menorca ab, die doch tatsächlich Bankgebühren von zwanzig Prozent für den teuren Hafенplatz von 120 Euro verlangten und so schlechtes Wasser für unsere Tanks anboten, dass sogar unsere Trinkwasseraufbereitungsanlage damit überfordert war. Für einmal tranken wir wieder Wasser aus Pet-Flaschen.

Am Sonntag 20. Juni ging es los von der Marina Cala d'Or auf Mallorca um erst mal die 60 Meilen bis Menorca unter den Kiel zu nehmen. Wie es bei windfinder.com immer wieder vorkommt, waren die angesagten zwölf Knoten untertrieben: Der Wind pendelte sich bei 18-20 Knoten und viel Welle ein. Wenigstens stimmte die Richtung, so dass wir diretissima, ohne ein einziges Wendemanöver fahren zu müssen, die sechzig Meilen in neun Stunden schafften.



Insgesamt 260 Seemeilen von Mallorca bis Sardinien. Anstrengend!

### NACHTFAHRT

**F**ür die weitere Fahrt bis nach Sardinien veranschlagten wir 36 Stunden für die rund 200 Meilen bis an die Westküste. Und wieder hatten wir Glück, der Südostwind blieb uns erhalten bis dreissig Meilen vor der Küste. Die Nachtfahrt war allerdings anstrengend gewesen, da wir zu zweit im Stundenrythmus Ruderwache halten mussten und die Windstärke auch nachts Reffmanöver verlangte. Wir merken, dass lange Überfahrten nicht unser Ding sind. Nach 31 Stunden liefen wir am Dienstag 22. Juni um 10 Uhr in die Marina *St. Elmo von Alghero* ein und wurden herzlich empfangen. Wir hatten ein weiteren Meilenstein geschafft!



Wir haben es geschafft! Unsere längste Überfahrt.

## MARINA ST. ELMO

Nach dieser anstrengenden Überfahrt waren wir froh, dass wir einige segelfreie Tage in *Alghero*, in der „schönsten Stadt von Sardinien“ (Reiseführer) hatten, bevor Marco, Cordula und Rolf am Samstag an Bord kommen werden. Neben dem Sightseeing, das der Werbung tatsächlich standhielt.

Nach intensiven Gesprächen über unsere zukünftigen Segelpläne, fällten wir einen Entscheid: Wir werden 2023 hierher zurück segeln. Die Marina machte einen hervorragenden Eindruck, den wir uns auch von einem deutschen Ehepaar bestätigen liessen, die hier schon drei Jahre ihren Liegeplatz haben. Wir machten gleich Nägel mit Köpfen, machten eine Anzahlung und liessen uns einen Jahresplatz für 2023 reservieren. Wir werden also nächstes Jahr von Kos wieder hierher zurück segeln!



*Die Marina St. Elmo ist klein und sehr persönlich.*



*Gemütliche Loungebar der Marina*



*Michela, die supernette Managerin*

## STINTINO

Und dann ging es am Samstag wieder los! Die Windprognosen waren sehr unbeständig und so präsentierte sich auch das Wetter. Es hatte in den letzten Tage einige Mal geregnet und überzog die Sarabella mit einem Schmutzfilm von Saharastaub. Bewölkung und sogar drohende Gewitterwolken waren wir uns von Griechenland her nicht ge-

wohnt! Auch der Wind wechselte von Flaute bis zu Sturmstärke und dies besonders, als wir die schmale *Passagio di Fornelli* durchfahren mussten. Bei 23 Knoten Wind mussten wir auf fünf Grad genau steuern die Peilmarken anfahren um nicht aufzulaufen. An der kritischsten Stelle zeigte der Tiefenanzeiger lediglich einen Meter unter dem

Kiel an! Die Stecke für die letzten Meilen bis zur Marina Stintino verlief quer zur Welle und wir mussten uns alle einpicken um nicht herum geworfen zu werden. „Das war ein sehr aufregender erster Segeltag“, meinte die Crew und bewunderte unsere Ruhe bei den kritischen Manövern.



Das imposante Capo Caccia nach Alghero.



Die gefährliche Fornelli Passage muss man genau nach Kompass und Peilungen abfahren. (Bei Punkt 6 muss man fast auf die Felsen fahren)

## TERESA GALLURA

Der Montag war der seltsamste Tag der Woche: Es war dunstig, so dass man kaum zwei Meilen weit sah und Wind war heute ebenfalls Mangelware. Daher mussten wir die 45 Meilen bis nach *Santa Teresa Gallura*, der nördlichsten Stadt von Sardinien, voll unter Motor zurück legen.



Heikle Einfahrt in die Marina



Die Marina Santa Teresa Gallura liegt gut geschützt in einer Bucht an der Nordspitze von Sardinien.

Das Trostpflaster war das hervorragende Restaurant *La Lampara*, wo wir ein Fischessen mit bestem Wein (Rolf ist unser Weinspezialist) genossen.



Fischessen im Ristorante "La Lampara"

## BONIFACIO

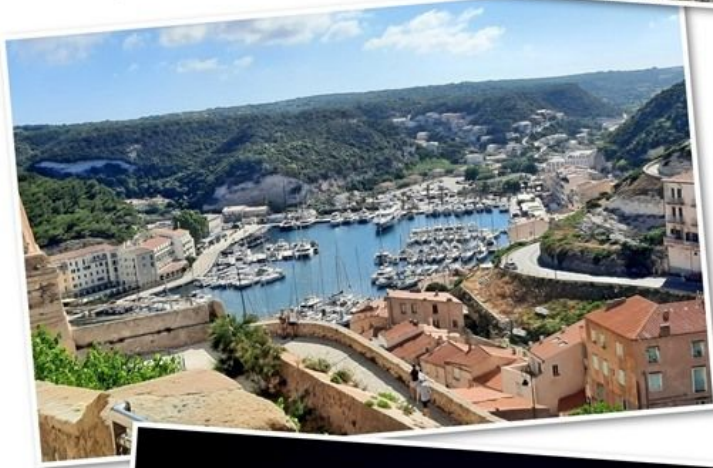
Der Höhepunkt dieser Segelwoche sollte der Besuch von *Bonifacio* auf Korsika sein. Aber auch dieses Abenteuer mussten wir uns verdienen. Zuerst war die kurze Überfahrt geprägt von Böen und diesigem Wetter, so dass wir die eindrucksvollen Klippen nur im Dunst sahen und zweitens herrschte vor dem Hafen ein solches Durcheinander, dass wir mehr als eine Stunde zwischen den engen Felswänden vor dem Hafen warten mussten, was bei zwanzig Booten und einer ausfahrenden Fähre nicht ganz einfach war! „Nichts für schwache Nerven“, steht im Hafenfürer. Wir wurden auf die Probe gestellt. Cordula hielt tapfer Wache mit dem Fender, wenn es zu eng wurde.



Eine Stunde warten für die Einfahrt in die Marina von Bonifacio! Cordula hält Wache mit dem Fender.

# Bon

Doch dann war geschafft; wir hatten unseren reservierten Bootsplatz bekommen, der zwar so exponiert war, dass wir noch zwei Stunden an Bord bleiben mussten, um „Gegner“ mit Fender abzufedern oder um Leinen zu halten. Ein Katamaran mit einem überforderten Skipper und acht ahnungslosen Tennagern hielt uns noch am Abend auf Trab, da er die physikalischen Gegebenheiten zwischen Mooringleine (ziehen) und Springleine (lösen) nicht begriff. Den Stadtrundgang in die hoch oben gelegene Altstadt – ein absolutes Muss – verlegten wir auf den nächsten Tag.



# ifacio



## GALA GAVETA

Am nächsten Tag war uns das Wetterglück für einmal hold. Die Klippen von Bonfaccio konnten wir bei stahlblauem Himmel aus der Seesicht bestaunen und der Wind hielt uns mit 16-20 Knoten auf Trab. Der Lunchhalt in der Bucht von *Porto Puddu* – dem Mekka der Surfer und Glider – liess uns verschnauften, aber das kühlende Bad musste wegen dem starken Wind leider ausfallen.

Von hier waren es nur noch sieben Meilen bis zum Haupthafen *Gala Gaveta* der Inselgruppe der Maddalenas. Dieser kleine Hafenort, der alle halbe Stunde die Touristen vom sardinischen Festland hinüber befördert, glänzt mit viele kleinen Läden, Restaurants und Cafés. Nur der Strassenlärm – Autos haben in Italien immer noch Vorrang vor allem – störte bis spät in die Nacht.



*Ein rassisger Segeltag zu den Maddalenas.*



*Der Hafen von Cala Gaveta.*

## CAPRERA

Den Maddalena Archipel zu befahren respektive zu besegeln ohne zu ankern, wäre schade gewesen. Überall hat es Buchten, wo man entweder ankern oder sich an der zahlreichen Bojen legen kann. Für die letzte Nacht, bevor wir nach Olbia segelten, wählten wir *Porto Palma* auf der Insel Caprera. Noch einmal war uns ein schöner Segeltag beschert. Dank früher Ankunft konnten wir uns an eine der ausgelegten Ankerbojen legen und



*Role steuert uns nach Caprera.*



*Sogar ein Glacéboot kommt vorbei.*

## OLBIA

mussten uns nicht darum kümmern, dass in der Nacht der Wind nach West drehte. Was für ein Unterschied zur lärmigen Marinanacht in Cala Gavetta: nur das Plätschern der Wellen unterbrach die Nachtruhe.

Am Freitag 1. Juli legten wir in der Marina von Olbia an, tankten die Sarabella auf und liessen den Törn beim Apéro nochmal Revue passieren: Wir hatten insgesamt vier schöne Segeltage gehabt, viel Neues gesehen und waren überzeugt, dass es auf

Sardinien noch viel zu entdecken gibt. Unsere Crew ging von Bord und morgen kommt Urs an Bord, der uns auf dem Weg nach Korfu begleitet.



Tanken muss sein (nur 80 Liter)



Die Marina von Olbia ist modern aber ganz schön teuer!  
(180 Euro die Nacht!)



**Törnstrecke:** Alghero – Stintino – Teresa Gallura – Bonifacio – Maddalena – Isola Caprera – Olbia. **Total 145 Meilen**





**D**ie Südküste von Sizilien zu besegeln um dann bis Riposto hoch zu kreuzen, war sicherlich eine gute Idee. Adi und Urs begleiteten uns ab Trapani auf diesem Törn. Die Windbedingungen entsprachen den Erwartungen und die landschaftlichen Höhepunkte liessen unsere Herzen höher schlagen. Doch zuerst war noch die Überfahrt von Sardinien nach Sizilien an der Reihe.

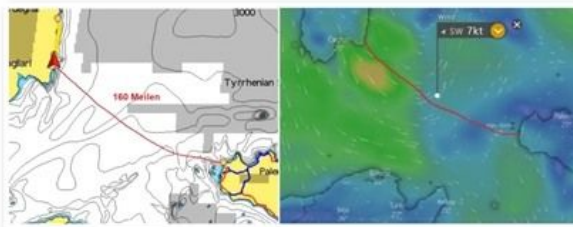
### ÜBERFAHRT

**D**er Törn in Sizilien musste erst mal verdient werden: Zuerst mussten wir nämlich von Sardinien her die Überfahrt bewältigen. Immerhin waren das 160 Meilen, wenn wir ab Caligari den kürzesten Weg nehmen wollten. Unsere letzten Gäste (Cordula, Marco und Rolf) hatten uns in Olbia verlassen und Urs begleitete uns nun die vier Tage bis an die Südspitze von Sardinien. Von den drei Häfen blieb uns nur *Santa Maria di Navarrese* in guter Erinnerung.



Marina Santa Maria di Navarrese (Bild Marina S.M. Navarrese)

In der leeren Marina *Corallo* wurden wir von Guardia Finanza kontrolliert. Dank Regis Charmeoﬀensive wollten sie nur die Bootspapiere und Pässe sehen, den Steuerstatus (als Non-EU Yacht!) interessierte sie erstaunlicher-weise nicht. Da wir vor der nachfolgenden Störung mit Starkwind in Sizilien ankommen wollten, entschieden wir uns spontan, die Überfahrt um einen Tag vorzuverlegen.



... die Windprognosen für die Überfahrt sehen recht flau aus!

## TRAPANI

Am Mittwoch 06. Juli legten wir morgens um sieben Uhr von der Marina Corallo ab. Wie erwartet hatte es noch keinen Wind. Wir motorten mit Kurs Südost die ersten dreissig Meilen Richtung Trapani. Um Mittag kam wie erwartet Wind auf, so dass wir mit dem Reacher-Vorsegel rund zwanzig Meilen mit vier bis sechs Knoten Fahrt segeln konnten. Unter Segel genossen wir um acht Uhr das Nachessen. Von Steuerbord näherte sich das riesige Kreuzfahrtschiff *Costa Smeralda*. Ich benutzte die Gelegenheit, um über Funk den neuesten Wetterbericht nachzufragen.

Bereitwillig gaben sie Auskunft: „South East max. 10 knots, mostly calm,“. Wir bedankten uns höflich, „Have a good watch, Sarabella out“. Und ziemlich windlos wurde es nach Mitternacht, nachdem wir unter Vollmond gemütlich dahingesegelt waren und uns schon auf eine „magische“ Segelnacht freuten. Doch um ein Uhr morgens fiel der Wind ganz zusammen und wir mussten den Rest motoren.

Nach 26 Stunden legten um 10.15 Uhr wir in Trapani in der Marina Arturo Stabile an und waren echt enttäuscht von der Umgebung. Der gegenüber liegende Handelshafen war lärmig und die vorbeifahrenden Boote liessen jedesmal die Sarabella am Steg auf und ab tanzen.



Das Kreuzfahrtschiff *Costa Smeralda* gibt uns Wetterinformationen.



Die Marina Arturo Stabile sieht nicht sehr vertrauenswürdig aus.



Action am Liegeplatz – aber auch viel Lärm und Schwell.

## REPARATUREN

Zuerst hatten wir aber noch eine wichtige Reparatur geplant und wir zweifelten, ob dies hier klappen würde: Ein Propeller des Bugstrahlruders war wegen einer Mooringleine beschädigt und musste ausgetauscht werden; notabene lag er unter der Wasserlinie und wir waren nicht sicher, ob sich das mit einem Taucher lösen liess. Aber Stephanos, der junge Manager organisierte professionell den Ersatzpropeller und den Taucher. Dies alles geschah unter den Argusaugen des Padrone Arturo Stabile, der zwar einen leicht debilen Eindruck machte und an Stöcken lief, aber offenbar überall noch dabei sein wollte.

In einem Kessel, den der Taucher mit Wasser füllte – Metall schwimmt bekanntlich nicht – mussten wir ihm die Werkzeuge und Ersatzteile herunter reichen und nach einer halben Stunde hatte Nico den Austausch erledigt und wir waren 150 Euro ärmer, aber immer noch besser, als die Sarabella auswassern zu müssen. Das wäre echt teuer geworden!



Das Bugstrahlruder mit dem defekten Propeller (links)



Alle drei Blätter sind abgerissen. Nico der Profitaucher tauscht den Propeller im Wasser

## ERICE

Nun stand uns noch ein schöner Ausflugstag bevor, den wir für den Besuch des mittelalterlichen *Erice* benutzen wollten. Es thront auf 750 Meter über Meer auf der Bergspitze des gleichnamigen Berges, geschützt von zyklonischen Stadtmauern. Eine romantische Kleinstadt, die seit Jahrtausenden die wechselvolle Geschichte Siziliens miterlebt hat, ja manchmal auch mit erleidet hat. Punier, Römer, Araber, Normannen – alle waren mal da gewesen.



Auf 750 Meter ü.M. ist es trotz Sonne recht kühl

# Erice



## TRAPANI

Auch die Provinzstadt Trapani schauten wir uns gerne an. An den imposanten Häusern sah man, dass diese Stadt einmal reich gewesen war, reich wegen der Salzgewinnung, die auch heute noch ihre Bedeutung hat. Die leicht heruntergekommene Stadt strahlte einen ganz eigenen Charme aus, der uns irgendwie gefiel.



# Trapani



## VELSHEDA

Am Samstag war Adi, der Sohn von Urs an Bord gekommen, so dass wir am Sonntag gleich ablegen konnten. Was wird uns wohl die Südküste von Sizilien bringen? Berühmt ist sie nicht für ihre Windbedingungen, doch immerhin lagen auf dieser Strecke zwei Städte, die zum Unesco Weltkulturerbe gehören: *Ragusa* und *Siracusa*. Doch kaum waren wir ein paar Meilen gesegelt und zwar mit überraschend guten drei Beaufort, sahen wir ein nautisches Kulturstück: Die ehemalige America's Cup Yacht *Velsheda*, die 1933 gebaut worden war und viele Rennen gewonnen hatte. Sie war 1980 aus ihrem Wrackdasein gerettet worden und für sehr teures Geld aus

ihrem Wrackdasein gerettet worden und für sehr teures Geld beinahe in der Originalversion wieder instand gesetzt worden. Wir hatten sie sogar im Hafen von Trapani bewundert, ohne zu wissen, welche Berühmtheit wir

hier vor Augen hatten! Und da segelte sie mit 700 Quadratmeter Segelfläche vor unserer Nase durch. Was für ein Anblick und es sollte noch besser werden!



Die „Velsheda“ – eine berühmte America's Cup Yacht von 1933!

## MARSALA

Der Wind frischte noch mehr auf, so dass wir das Grosseegel zweimal reffen mussten. Jetzt herrschte wirklich Kaiserwetter und schon nach einer Stunde kam Marsala, unser geplantes Etappenziel, in Sicht. Allzu gerne hätten wir hier angelegt, da Regi und ich als frisch Vermählte in dieser Stadt vor 42 Jahren (1980) an einer verrückten Winterregatta teilgenommen hatten und dies eigentlich unsere Hochzeitsreise gewesen war. Gesegelt hatten wir zwar nur einen Tag, da alle weiteren Regatten wegen Sturm abgesagt worden waren und die Boote – immerhin 300 kg schwere Lightnings – am Boden befestigt werden mussten.



1980 in Marsala an der Winter-Europameisterschaft der Lightnings.

## SCIACCA

Wir wären ja keine Segler, wenn wir trotz aller Sentimentalitäten nicht entschieden hätte, den guten Wind zu nützen und bis zur nächsten Marina (Sciacca) weiterzusegeln. Das waren weitere dreissig Meilen und der Navigationcomputer errechnete eine geschätzte Ankunftszeit von zwanzig Uhr abends. Nun, dies war kein Problem, schliesslich war es bis neun Uhr hell. Ein Telefon in die Marina war aber ernüchternd: „Sono completo!“ und wir waren erst für morgen angemeldet. Ankern vor der Marina wäre ein Möglichkeit gewesen, aber Regi fühlte sich nach zehn Stunden segeln nicht mehr motiviert noch zu kochen. „Dann gehen wir halt ins Päcklein“, meinte ich, wie wir uns das von der Nord- und Ostsee gewohnt waren, jedoch im Mittelmeer verpönt ist.

## ANKERN

Heute abend wollten wir endlich mal vor Anker gehen um ein wenig die Bordkasse zu schonen. Jede Marina verlangte zwischen 80 und 150 Euro und unser exklusives Nachessen gestern in Sciacca hatte auch 170 Euro gekostet. Wie sagt man doch: „Segelst du im Mittelmeer, ist deine Kasse bald mal leer.“ Die Segelstrecke bis nach San Leone Bagni war leichtwindig, aber besser als die Vorhersage. Offenbar hatte sich der thermische Wind von Südost, der hier im Sommer üblich ist, durchgesetzt. Der Ankerplatz hinter dem Wellenbrecher der Marina war schnell gefunden und hielt uns die Dünung ab. Der Sonnenuntergang war diesmal sensationell, was wollten wir mehr!

So completo sah die Marina nämlich nicht aus. Wir hatten Glück: Ein nettes spanisches Ehepaar erlaubte uns, an ihrer kleinen Yacht die Leinen zu belegen. Der Marinero entschuldigte sich wortreich, wegen der fehlenden Mooringleinen, doch wir waren froh, möglichst schnell ins Dorf zu kommen um noch etwas Essbares zu kriegen.

Aber auch das musste verdient werden: Wir stiegen gefühlte hundert Meter endlose Treppen hoch, bis wir endlich im Dorf und in einem Restaurant der exklusiveren Art landeten. Pesce, Crostacei (Muscheln) und diverse Antipasti landeten auf dem Tisch. Tutto bene, bona serata und ab in die Kojе.



Die Marina Sciacca sieht in der Werbung besser aus!



Ein Anker-Sonnenuntergang vom Feinsten vor Leone Bagni.



## LICATE

Da es am Morgen wenig Wind hatte, fuhren wir nahe der Küste entlang. Sie war steil und felsig und bot wenig Ankerbuchten an. Dafür gab es ab und zu seltsame Ecken, wie zum Beispiel das „Weisse Kap“ (Capo Bianco). Da wir heute nur 20 Meilen weit kommen mussten, nahmen wir es gemütlich und schlichen am Nachmittag nur unter Reacher mit 4-5 Knoten Fahrt Richtung *Licate*. Schon wieder wurden wir von einem Boot der Guardia Finanza überprüft, d.h. sie fuhren längsseits und wollten lediglich wissen, woher wir kamen und wohin wir segelten.

Am Schluss gab es doch noch 18 Knoten Wind so dass wir mit „Vollgas“ auf die Marina zu segelten. Das Anlegemanöver mit Seitenwind wurde knifflig. Die *Marina Cala del Sole* war top, die Nacht kostete lediglich € 80. Seltsamerweise war sie halb leer. Regi war glücklich, da es hier einen super Wash&Dry Raum gab. Während wir auf die Wäsche warteten, genossen wir den Apérol Spritz und bestellten Take Away Pizzas, die wir auf dem Schiff assen.



*Das Cabo Bianca - weiss ist das Gestein.*



*Heute ist es praktisch windlos und 35 Grad heiss. Adis modische Kopfbedeckung nützt.*



*Die Marina mit dem längsten Namen: "Marina di Cala del Sole Porto Turistico Licate"*

## SIRACUSA

Die Marinas von *Ragusa* und *Marzamemi* waren zwar gute Zwischenstopps, aber eigentlich zog es uns so schnell wie möglich nach *Siracusa*, dieser berühmten Meerstadt, die nicht nur als Filmkulisse benutzt wird, sondern auch echtes, pulsierendes Leben und typisch italienisches Ambiente ausstrahlt. Wir konnten uns kaum satt sehen an den vielen schmalen Gässchen mit ihren Mini-restaurants, Lädlechen und den romantischen Hauseingängen.



*Schon die Anfahrt ist beeindruckend!*



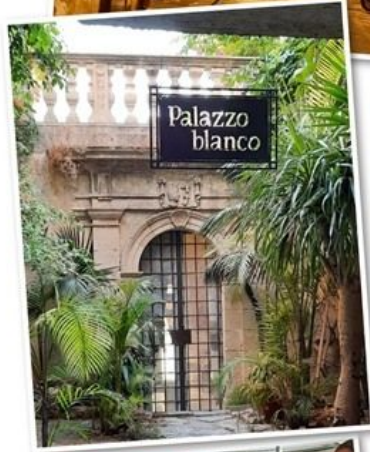
Die Festung Castello Maniace, erbaut im 7. Jahrhundert.



Die mächtige Kathedrale (rechts) und das Ratshaus.

# Siracusa





## CAPO MOLLINI

Die zwei folgenden Segeltage von Siracusa bis Riposto waren windarm. Die erste Nacht verbrachten wir vor Anker beim *Capo Mollini* mit sensationeller Aussicht auf den rauchenden Ätna. Der Anker hielt erstaunlich schnell, was nicht immer ein gutes Zeichen ist. Am Morgen hatten wir dann tatsächlich Probleme den Anker zu heben; er war unter einem Felsen verklemmt. Mit Motorkraft kam er frei, war aber ein bisschen verbogen!



Der Blick auf den rauchenden Aetna.

## RIPOSTO

Das Ankern vor Riposto war anfangs gemütlich und wir konnten uns abkühlen, es war 35 Grad heiss. Regi kochte wieder mal ein super gutes Nachtessen! Diesmal hielt der Anker im Kiesgrund nicht gut, aber es war windlos und wir liessen 70 Meter Kette raus; das reicht erfahrungsgemäss für stille Nächte. Leider hatte es viel Dünung während der Nacht, was der Crew wenig behagte. Das Morgenbad und der erste Kaffee hoben aber die Laune schnell. Wir legten in der Marina *Riposto* an und machten uns mal auf einen Stadtrundgang, der eher enttäuschend war. Schockiet waren wir über den Marinapreis: 170 Euro ohne jeglichen Komfort. Diese Stadt hatte definitiv mal bessere Zeiten gesehen. Am Abend ging Adi von Bord und nahm das Taxi zum Flughafen von Catania.



Riposto: Wir essen in einem kleinen Ristorante erstaunlich gut.

## KORFU

Um 05.30 Uhr legten wir in Riposto ab und begannen die Überfahrt zum "Stiefel". Bis zur Südspitze von Kalabrien hatten wir wunderbaren Wind um 4-5 Beaufort, konnten herrlich aufkreuzen, verloren aber viel an Höhe durch den Gegenstrom um diese Ecke. Um 18 Uhr legten wir in der Marina *Rocello Ionica* an und wurden nett von den Marineros empfangen. Per Funk lotsten sie uns durch den Eingang, da er nur knapp drei Meter tief war.

Am nächsten Tag zog uns der Reacher wunderbar ruhig ohne eine Halse machen zu müssen mit vier bis fünf Knoten die 65 Meilen bis *Crotone*. Den weiten Golf von Taranto konnten wir ebenfalls mit dem Reacher und einer konstanten Backstagbrise bei drei Beaufort durchkreuzen. Hätte der Skipper am Schluss nicht noch einen kleinen Navigationsfehler gemacht (Ansteuerung des Fischerhafens von Leuca statt der Marina), wären

wir schon um fünf Uhr trotz 73 Meilen Distanz eingelaufen. Damit hatten wir die Ferse des Stiefels erreicht.

Nach der Überquerung der Strasse von Otranto hatten wir Griechenland erreicht. Der Kreis hatte sich geschlossen und wir hatten wieder einen Meilenstein erreicht! Am Sonntag 24. Juli liefen wir in die *Gouvia Marina* von Korfu ein.

Nach vier heißen Tagen in der Marina und einer schweiss-treibenden Vorbereitungsarbeit mit Segel abdecken und Klarschiff machen, war die *Sarabella* für die Sommerpause bereit und wir flogen nach Hause.

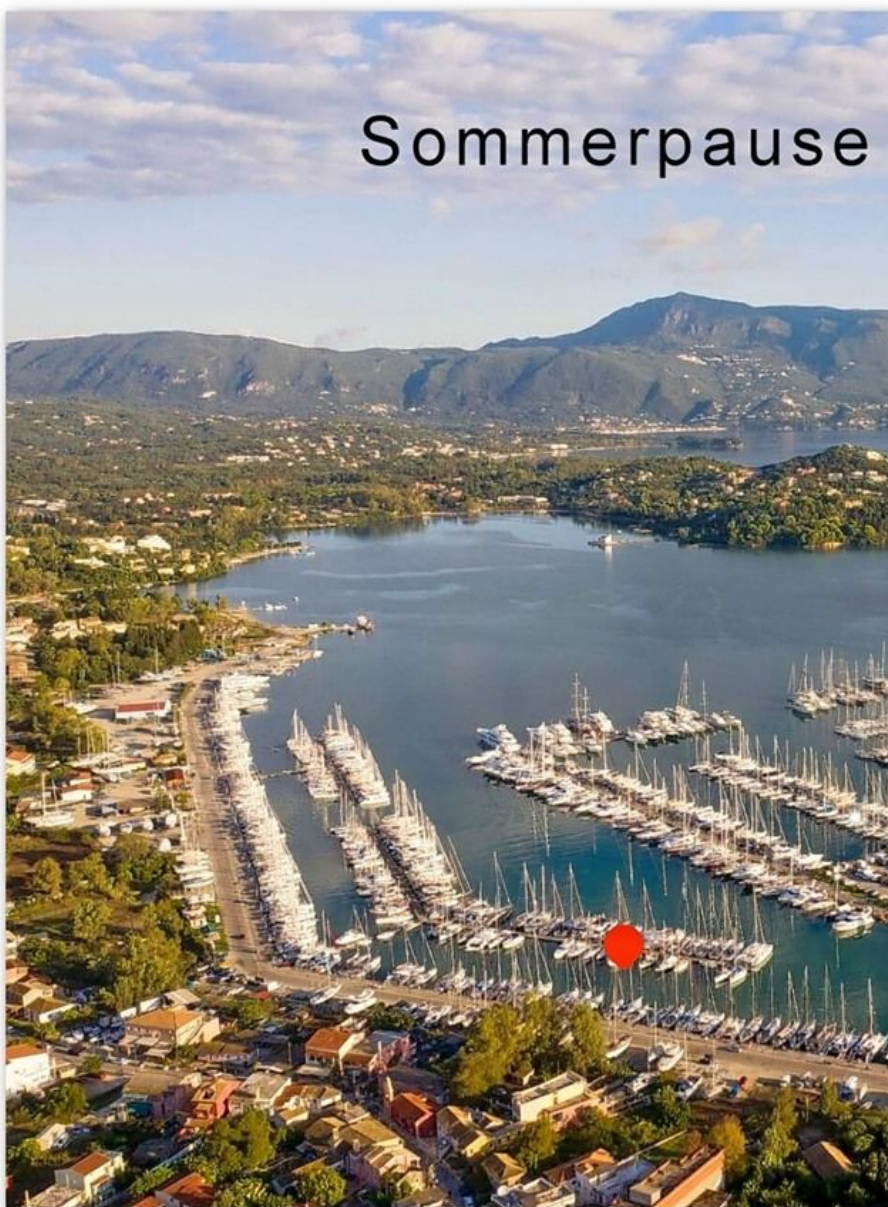


*Der Kreis hat sicher geschlossen: Wir sind wieder in Griechenland!*

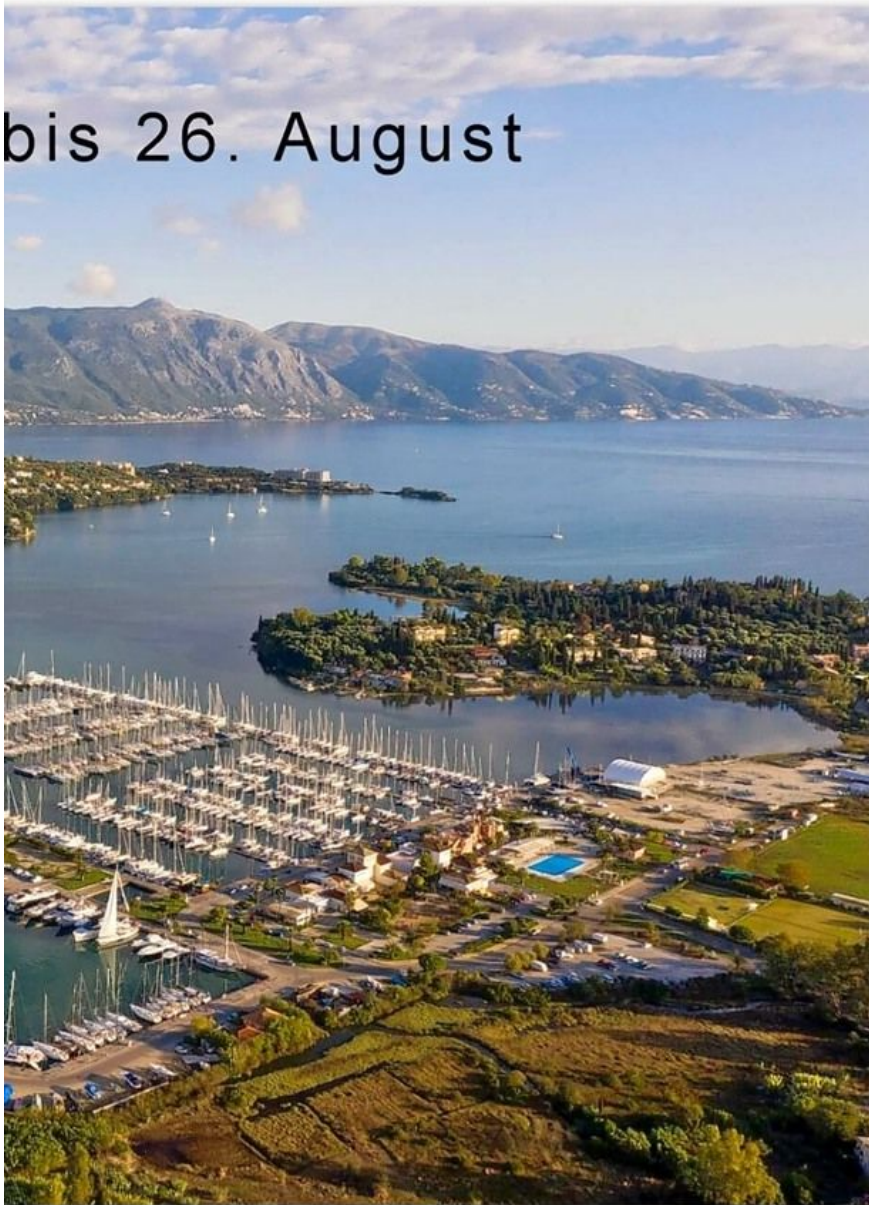


**Törnstricke:** Trapani – Sciacca – Licata – Ragusa – Marzememi – Siracusa – Riposto – Rocello – Crotone – Leuca – Ericoussa – Korfu. **Total 550 sm**

# Sommerpause



bis 26. August







**D**er erste Törn nach der Sommerpause war ein weiterer Meilenstein in der Überführung nach Kos. Lilo und Kurt begleiteten uns auf der Strecke durch die ionischen Inseln, den Korinth Kanal - ein sehr spezielles Ereignis - und dem kurzen Teil bis nach Athen. Damit hatten wir die Ägais wieder erreicht!

#### PAPIERKRIEG

Als wir Korfu ende Juli verlassen hatten, waren wir ehrlich gesagt froh, heimfliegen zu können. Normalerweise geniessen wir die Hitze, aber vierzig Grad im Schatten war uns definitiv zuviel. Zusätzlich war es windstill und wir versprachen uns ein bisschen Abkühlung, indem wir zwei Meilen rausfahren und vor der Marina ankerten. Doch auch das Wasser, das gute 26 Grad mass, brachte nicht viel.

Zudem hatten wir noch zwei Tage im Hafen bleiben müssen, da Gregory vom



Das Transitlog (Segelbewilligung) musste verdient werden!

#### HARRY'S

Yachtservice unsere neue Diesel-Doppelfilteranlage installieren musste. Ab jetzt konnte uns verdreckter oder verwässerter Diesel nicht mehr viel anhaben. Von der nerven-aufreibenden Schikane zur Erlangung des Transitlogs (Segelbewilligung für Non-EU Yachten) und der Bezahlung der sogenannten Etepai (Luxussteuer) mittels einem unmöglich komplizierten Loginverfahren, rede ich lieber nicht! Wir hatten uns die Sommerpause verdienen müssen!

Ein Monat später, am Samstag 27. August kamen unsere Freunde Lilo und Kurt an Bord, die nach vier Jahren Segelabstinenz ganz kribbelig waren, die neue Sarabella endlich kennen zu lernen. Sie waren das letzte Mal an Bord der „alten“ Sarbella gewesen, als wir von Rhodos nach Göcek gesegelt waren - ein typischer Leichtwindtörn. Sie bestaunten die grosszügigen Kabinen und die Pantry (Küche), die längsschiff angeordnet, viel mehr Platz bot. Geschätzt wurde auch der bequeme Salon, der beinahe



Unsere neue Diesel-Doppelfilteranlage zur Vermeidung von Motorausfällen.

jeden Abend für unser Rommikup Spiel genutzt wurde. Ansonsten findet das Leben natürlich im Cockpit statt. Froh waren Lilo und Kurt für das Bimini, da die Sonne auch ende August immer noch unbarmherzig mit über dreissig Grad herunter brannte. Sensationell fanden sie die absenkbaren Cockpittische, wo man eine richtige Lounge einrichten konnte, die oft auch von Crews zum Schlafen genutzt wird.



Einfach so abzulegen, war hier nicht unser Style, vor allem wenn man Gäste an Bord hat, die neben dem Segeln auch noch das „Après-Segeln“ geniessen wollen. Da konnten wir mit „Harry's Taverna“ genau das bieten, was uns dem Anlass zu entsprechen schien. „Yamas!“ und wir stiessen an auf einen schönen Törn.



*Die Fans von Harry. Ein griechischer Salat und Zaziki sind ein guter Starter.*

## SIVOTA

Am Sonntag ging es dann aber los. Immerhin mussten wir in diesen zwei Törnwochen ungefähr 320 Meilen bis nach Athen (rund 600 km) zurück legen. Das ist für eine Segelyacht, die durchschnittlich sechs Knoten pro Stunde (ca. 11 km/h) zurück legt, kein Klacks. Die Törntage waren zwar gut geplant – dreissig bis vierzig Meilen pro Tag – doch spielt der Wind im Ionischen Meer nicht immer mit, was bedeutete, dass man mehr als gedacht, den Diesel zu Hilfe nehmen muss um das Tagesziel zu erreichen.



*Erste Ausfahrt von Gouvia Marina ...*

Schon am ersten Tag, vorbei an Korfu Stadt und auf dem Weg nach *Sivota* (Festland) konnte die *Sarabella* ihre seglerischen Qualitäten (noch) nicht ausspielen. Unter Motor erreichten wir nach 30 Meilen den Hafen, der aber so voll war, dass wir davor den Anker setzten. Die Nacht war windlos und ohne Dünung, das ist der Vorteil des Ionischen Meers. Das hatten wir anfangs Saison entlang der spanischen Küste und auf den Balearn ganz anders erlebt!

## PAXOS

Nach diesem Abstecher ans Festland segelten wir zurück auf die erste Insel nach Korfu. *Paxos* ist bekannt für seine ausgezeichneten Restaurants und windgeschützten Hafenplätze. Dementsprechend schwierig war es, hier einen gescheiten Platz zu finden. Doch wir wussten von anderen Jahren, dass man gegenüber dem Hafen bei der sogenannten „Ratteninsel“, ruhig und mit Landleinen gesichert, vor Anker gehen kann. Diesmal sollten uns die genialen Rattenscheiben von *Switec* vor diesen Nagern schützen.

Am Abend gingen wir mit unserem Dinghi an Land und hatten das Glück, in einer ausgezeichneten Taverne am Ende des Hafens zu landen, wo gleichzeitig noch für eine Hochzeitsfeier griechische Musik gespielt wurde.



*Paxos: Hochzeitstanz.*



*Kurt und Lilo geniessen die ersten Segeltage.*



*...die Felsen vor Korfu Stadt.*



*Legt man in Paxos an der Ratteninsel an, sollte man die Rattenscheiben montieren. (Erfahrung macht klug!)*

## LEVKAS

Die weitere Fahrt Richtung Süden brachte uns zur Insel Lefkas. Sie ist bei den Seglern wegen ihrer unmöglichen Einfahrt in den Kanal nicht sehr beliebt. Obwohl das Fahrwasser betont ist und die Tiefen ausreichend sein sollten, sind hier schon einige Yachten aufgelaufen; so geschah es vor ein paar Jahren auch uns – zum Glück ohne Schaden zu nehmen. Griechische Angaben sind eben immer mit Vorsicht zu genießen, da nützt auch kein Klagen bei

der Hafenbehörde; im Gegenteil, sie können dann sogar eine Inspektion verlangen, womit man die Yacht auswassern muss.

Dieses Jahr war alles harmlos und das Fahrwasser auf fünf Meter ausgebaggert. Glück hatten wir mit unserem Timing: Kaum waren die Leinen in der Marina belegt, donnerte ein Gewitter mit Böen um 35 Knoten und Sturzbächen über das Städtchen hinweg.

Selbstverständlich gingen wir essen ins Städtchen, denn hier hatte Regi schon vor Jahren in einem Restaurant ihre Lieblingsteller erhalten, nachdem sie den Besitzer bezirzt hatte. Nun waren wir gespannt, ob er sich noch an uns erinnern würde und vielleicht mit Nachschub aushelfen könnte. Und tatsächlich: Er erkannte uns wieder, begrüßte uns wie alte Freunde und schenkte Regi sogar nochmals vier Teller! In solchen Dingen sind die Griechen einfach Weltmeister!



Die Sandbank von Lefkas, die schon manchem Schiff zum Verhängnis wurde.



Die trickige Durchfahrt beim Lefkas-Kanal



Lefkas – diese Stadt lebt bis spät in die Nacht hinein.

## SYVOTA

Eigentlich wollten wir am Mittwoch schon eine Insel weiter segeln: Kefallonia mit dem reizenden Hafenort *Fiskardo* stand auf dem Programm. Doch wieso hetzen oder motoren, wenn es doch noch attraktive Ankerplätze auf Lefkas gibt? Wir hatten sowieso den Eindruck, dass diese

Insel die *Costa Smeralda* der Griechen ist. Überall wurde an den Küsten Villen mit Garten und Swimmingpool oder kleinere Ferien-Appartements gebaut, die reizvoll angelegt einen wunderbaren Ausblick auf die Nachbarinseln boten.

So auch in *Syvota*, dieser kleinen Bucht am Südende von Lefkas, wo man mittendrin wie in einem Ententeich ankern kann und abends und morgens ungestört ab unserer Plattform baden kann.



Syvota auf Lefkas – wie ein Ententeich

## FISKARDO

**K**efallonia war unser nächstes Ziel. Diese Insel hat schon manchmal eine besondere Geschichte erlebt. Da war zum Einen der zweite Weltkrieg, als die Insel von den Italienern besetzt worden war. Sie arrangierten sich mit den Eindringlingen, da ihnen alles lieber war, als die verhassten Deutschen. Über diese Zeit gibt es den wunderschönen (tragischen) Liebesfilm: „Corelli’s Mandoline“ mit Penelope Cruz und Nicolas Cage.



Fiskardo auf Kefallonia ist ein beliebter Ferienort - zu recht!

Und dann erlebte die Insel 1952 das schlimmste Erdbeben mit einer Magnitude von 7.5, das alle Häuser der Insel zerstörte, ausser diejenigen von *Fiskardo*, was offenbar einen magischen Effekt auf diesen malerischen Hafen hat. Der Wirt der Taverne Mistrali, wo wir gleich vor sein-

em Restaurant anlegten, meinte lachend, dass Corona gar nichts gewesen sei und die Touristen wohl auch noch kämen, wenn eine Atombombe niedergehen würde!



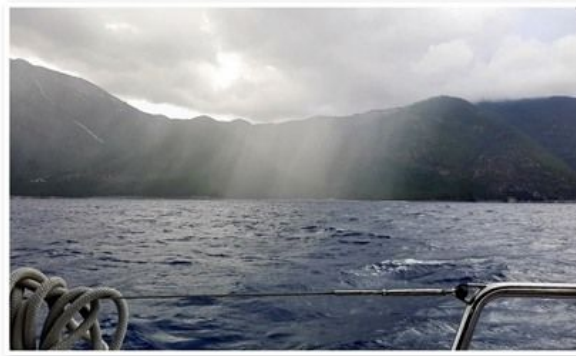
*In fünf Schritten vom Schiff ins Restaurant - näher geht es nimmer!*



*1952 wurden alle Häuser von Kefallonia zerstört - ausser in Fiskardo!*

## POROS

Nach diesem reizvollen Besuch stand uns wieder der Sinn nach einem Ankerplatz. Solche gibt es entlang der Insel zuhauf, nur spielte das Wetter nicht mit. Ein Versuch in der Mitte der zwanzig Meilen langen Insel scheiterte an den Fallböen und den umliegenden Yachten, die entweder zu nahe kamen oder slippende Anker hatten. (Es ist nach wie vor verbreiteter Unsinn, dass eine Kettenlänge von dreimal der Wassertiefe genug Halt bieten würde!) Gerade noch im richti-



*Ein Gewitter auf dem Weg entlang Kefallonias Ostküste ...*

gen Moment vor dem nahenden Gewitter lichteten wir den Anker und schon sausten die ersten Böen von den hohen Bergen herunter. Glück gehabt!

So blieb uns nicht anderes übrig, als in *Poros* anzulegen, was weiter auch nicht schlimm war, da wir bequem längsseits gehen

konnten. Erst im Nachhinein erfuhren wir durch den Hafenmeister, das fünf Meter neben uns ein Betonklotz auf 1.80 Meter Wassertiefe zur Befestigung des Schwimmstegs herausragte. Er entschuldigte sich wortreich für diese Bausünde und versprach eine Warnboje zu setzen. Nicht

auszudenken, was passiert wäre, wenn wir mit dem Kiel oder Ruder daran angeschlagen hätten. Nochmals Glück gehabt!



... und der Regenbogen danach.



*Poros*: Sieht gut aus, aber unter Wasser verbirgt sich eine hässliche Gefahr: Ein Betonklotz auf 1.80 m Tiefe. Unser Kiel ist 2.40 m lang!

## MESOLONGI

Am Samstag ging es dann endgültig zum griechischen Festland hinüber. Das 35 Seemeilen entfernte *Mesolongi* war unser nächster Stop. Diese kleine, nette Marina liegt hinter einem zwei Meilen langen Kanal, der von Fischerhäusern und kleinen Holzstegen gesäumt

ist und einen amerikanischen Eindruck wie Floridas Key Largo machten. Der Manager selber empfing uns am Steg und wies uns einen der wenigen freien Gästeplätze zu. Es ist immer wieder interessant, wenn man dann mit den Dauerliegern oder Liveboards ins Gespräch kommt

die man gut an ihren un-aufgeräumten, segellosen Yachten erkennt und meistens noch ein paar Tiere an Bord hatten. Am nächsten Tag war die Morgenstimmung fast schon magisch.



*Die Kanaleinfahrt zur Marina Mesolongi*



*Marina Mesolongi: Magische Morgenstimmung*



## TRIZONIA

Am Sonntag passierten wir die drei Kilometer lange *Rio Andirrio* Brücke, wo man sich per Funk für die Durchfahrt anmelden muss, da sie nur in der Mitte eine Durchfahrts Höhe von 25 Metern hat. Sie ist ein technisches Wunderwerk mit ihren Drahtseilen und optisch ein beliebtes Fotosujet. Die kleine Insel *Trizonia* mit ihrer verlotterten Marina – eine weitere EU-Leiche – ist ein Secret Place, der mit ausgezeichneten Tavernas und einer idyllischen Landschaft hervorsticht.



*Die Rio Andirrio Brücke verbindet das Festland mit dem Peloponnes. Sie wurde 2004 eröffnet, ist 2900 m lang und gilt als technisches Wunderwerk.*



*Trizonia: Das war mal eine prosperierende Marina, bis der Besitzer starb ...*

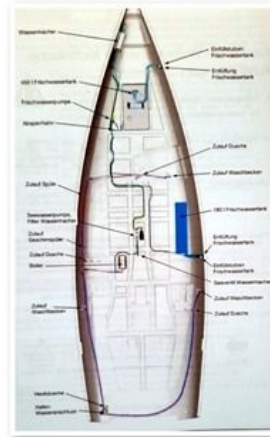


*.... heute ist sie trotz ihrem morbiden Charme ein Hafen für Seelenverkäufer und seltsame Livaboards.*

## ITEA

Am nächsten Tag stimmte unser Riecher wieder mal: Kurz vor Einsetzen des Starkwindes konnten wir den Hafen von Trizonia verlassen. Der NW-Wind kam genau aus der Zielrichtung und nicht zu wenig: 25 Knoten und viel Welle. Wir mussten zuerst unter Motor gegen den Wind fahren, dementsprechend knallte die Sarabella einige Male hart in die Wellen. Und ausgerechnet jetzt entdeckte Regi, dass es in der Bilge unter unserer Dusche Wasser hatte. Sie leerte trotz Seegang ca. 40-50 Liter raus! (Erst am Abend können wir feststellen, dass wahrscheinlich ein undichter Duschablauf schuld ist.) Nach einer Stunde unter Motor konnten wir unter Fock

hart am Wind gegen *Galaxidi* segeln – es soll der schönste Hafen im Golf von Korinth sein. Da dieser Hafen gegen nördliche Winde ungeschützt ist und wir hätten ankern müssen, entscheiden wir uns für das nahe *Itea*, wo wir sicher nach einem nicht ganz lupenreinen Anlege-manöver bei 20 Knoten längs-seits gehen konnten. *Itea Marina* ist zwar sicher, aber langweilig: Eine Marina, die ebenfalls einmal mit EU-Geldern gebaut worden war und verlotterte: Doch dieses Jahr hatte es wider Erwarten Strom und Wasser! Der Liegeplatzpreis war unschlagbar: 21 Euro für zwei Nächte!



Wir haben ein Leck im Druckwasser-system ohne die Ursache zu finden!



Marina Itea – leer aber praktisch. Eine weitere EU-Leiche - mal gebaut und dann verlottert.

## KORINTH KANAL

Am Mittwoch war ein Highlight dieses Törns angesagt: Die Durchquerung des Korinth Kanals. Lange war es unsicher, ob wir die Passage überhaupt machen können, da er mehr als ein Jahr wegen Felsabstürzen der siebzig (!) Meter hohen Sandsteinwänden geschlossen war. Wäre er wieder geschlossen worden, hätten wir ein 350 Meilen langen Umweg rund um den Peloponnes segeln müssen.

Diese Passage mussten wir uns wirklich verdienen. Es herrschte böiger Meltemi Wind um dreissig Knoten und wir waren zu einer halbstündigen Wartezeit vor dem ungeschützten Westeingang gezwungen. Und dann hiess es endlich am Funk: „Sarabella, follow the convoy“. Nach fünf Meilen hatten wir damit die Ägäis, unser Heimatrevier der letzten fünf Jahre, wieder erreicht – ein Meilenstein!



*Auch mittlere Passagierschiff können den Kanal passieren!*



*Geschafft! Wir sind wieder in der Ägäis.*



*Der Korinth Kanal hat eine jahrtausend lange Geschichte und gilt als Weltwunder. Schon die Römer hatten mit dem Durchstich begonnen und früher wurden die Schiffe sogar über die Felsen getragen! Er ist 8 Meter tief und lediglich 24 Meter breit. Wenn ihn Frachtschiffe durchqueren, scheinen sie die Seitenwände zu berühren. 1881 wurde der Kanal endgültig erbaut und war schon nach 12 Jahren Bauzeit fertig!*

## POROS

Nach dem Kanal – der übrigens nach einer Preissteigerung unerschämte 425 Euro gekostet hatte, übernachteten wir in der windgeschützten weitläufigen Bucht von Korfos auf der Seite des Peloponnes, bevor wir als letzten Halt im beliebten Poros anlegten, wo wir nur dank unserer Beziehung zu Michael, dem Besitzer der bekannten Taverna Oasis überhaupt einen Anlegeplatz – leider in zweiter Reihe – fanden.

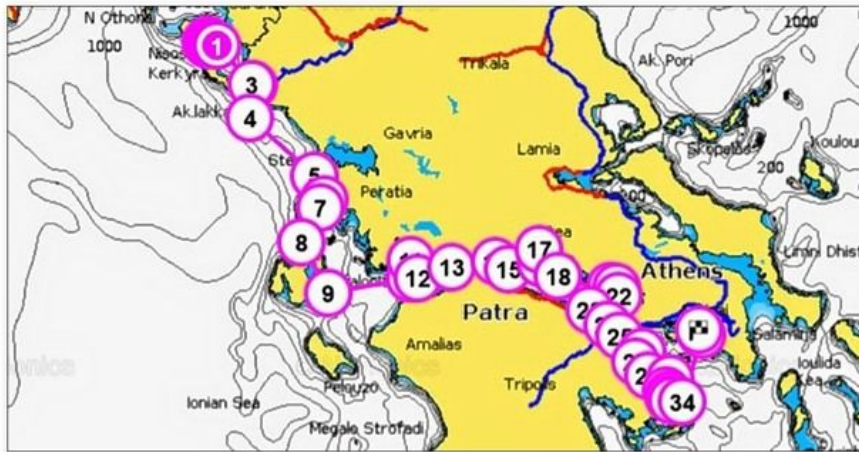
Der letzte Schlag von 25 Meilen nach Athen in die Zea Marina war dank Flaute nur noch die Zugabe. Wir hatten zwei wunderschöne, sehr abwechslungsreiche Segelwochen mit Lilo und Kurt geschafft. Nächste Woche steht der letzte Törn nach Kos durch die Kykladen mit der Familie Steiner auf dem Programm.



*In Poros liegen wir trotz Beziehungen in der zweiten Reihe!*



*Die Zea Marina in Athen/Piräus ist der ideale Ausgangspunkt für den Kykladentörn.*



**Törnstrecke:** Korfu - Sivota - Paxos - Lefkas - Kefallonia - Mesolongi - Trizonia - Itea - Korinth Kanal - Korfos - Poros - Athen. **Total 350 sm**



**E**in Törn durch die Kykladen ist meistens kein Zuckerschlecken: Viel Wind und Welle. Dafür wird man entlohnt mit wunderbaren Hafentorten, interessanten Insel Touren und kulinarischen Leckerbissen. Klaus kommt fast jedes Jahr mit uns. Diesmal hat er seinen Bruder Felix und seinen Sohn Christian mit Freundin Lea mitgebracht.

#### VORBEREITUNG

Der Samstag ist ja traditionsgemäss unser Putz- und Einkaufstag, bevor die nächste Crew kommt. In der Zea Marina in Piräus wurde uns aber ein Platz am äussersten Ende zugeteilt, so dass wir für alle Botengänge das Dinghi nehmen mussten. Die Sarabella hatten wir schon am Freitag gewaschen, so dass am Samstag nur noch die Innenreinigung anstand. Erstaunlich reibungslos verlief

der Papierkrieg mit der Hafenspolizei, die jedesmal den Flaggenschein, die Haftpflichtversicherung (in Griechisch!), das Transitlog, das Etpai (griech. Steuerbeleg) und die Crewliste sehen wollen. Alles wird mindestens zweimal gestempelt und kopiert. Lesen wird es wohl kaum niemand. Genervt hat uns lediglich der Waschsalon, der trotz Hochsaison am Mittag unseren kleinen Auftrag nicht mehr annehmen wollte,

da er um drei Uhr schliessen wollte. Es ist jedesmal erstaunlich, wie wenig Geschäftsinteresse die Griechen an den Tag legen, obwohl sie ja nicht auf Rosen gebettet sind. Nicht einmal der Segelladen in dieser Fünf-Stern Marina bot viel Auswahl, dabei wäre er wohl eine Goldgrube, wenn man sich die Megayachten anschaut, die hier angelegt haben.



*Eine wunderschöne Classic Yacht neben den unvermeidlichen Megamotoryachten.*

## KEA

Am Sonntag 11. September legten wir mit unserer neuen Crew Felix, Klaus, Christian und Lea ab und legten den Bug mal Richtung Ost. Vor uns lagen ungefähr 300 Meilen (knappe 600 Kilometer) mit vielen Inseln – den Kykladen – und einigen Überraschungen. Dies beginnt bei den unberechenbaren Windverhältnissen – der Meltemi kann über Tage mit acht oder neun Windstärken blasen und endet bei den Hafentorten, die – als anderswo im Mittelmeer – hier weder reservierbar noch besonders gut ausgestattet sind. Meistens fehlen Mooringleinen, Duschen, WCs oder Strom- und Wasseranschlüsse. Eine solche Reise verlangt deshalb eine gute logistische Vorbereitung; Regi und ich waren gefordert.

Die ersten 43 Meilen Richtung Süd waren genau richtig für den ersten Segeltag: Ein leichter Wind von zwei bis drei Beaufort und wenig Seegang brachte uns zur Insel Kea. Obwohl es schon halb sieben Uhr war, als wir in die Bucht mit dem Haupthafen von Livadi einbogen, fanden wir einen der letzten Plätze.

Es herrschte geschäftiges Treiben, da diese Insel das Naherholungsgebiet der Athener ist und die Fähren im Stundentakt an- und ablegten. Am Abend kehrte dann Ruhe ein und die Crew genoss das erste griechische Nachtessen in der angesagten Taverne über dem Hafen. Bescheidene 120 Euro kostete das Nachtessen zu Sechst und auch der Hafenplatz war mit 26 Euro mehr als günstig im Vergleich zu den Preisen in Spanien oder Italien.



*Christian genießt den ersten Tag am Steuer.*



*Kea Hafen – für einmal mit genug Platz.*



*Essen in kultiger Taverne oberhalb des Hafens.*

## KYTHNOS

Am Montag ging es dann ein bisschen mehr zur Sache. In der Nacht hatte sich ein Nordwestwind mit vier bis fünf Beaufort aufgebaut, der die Wellenhöhe schnell mal auf ein bis zwei Meter anhob. Die zweite Insel – *Kithnos* – war schnell in Sicht aber die dreissig Meilen mussten erst mal verdient werden. Wir mussten vor dem Wind kreuzen und die *Sarabella* kam ab und zu trotz ihrer Grösse ins Geigen, so dass am Anfang der Skipper mal selber steuern wollte, bevor Klaus und Christian es versuchten und entsprechend gefordert waren.

Der Lunch musste warten, aber die Crew hatte ihren ersten Test betreffend Seefestigkeit bestanden. Auch das knifflige Anlegemanöver im engen Hafen von *Loutra* gelang gut, da man hier bei ungenügender Fenderplatzierung schnell mal einen Kratzer an der rauhen Quaimauer einfangen kann.

Kaum um vierzehn Uhr angelegt, kamen schon die nächsten Yachten, die sich längsseits an uns legen mussten. Am Schluss waren wir ein Päcklein von drei Booten und dementsprechend war das Getrampel über unser Boot vorgegeben. Zum Glück waren es höfliche Engländer; die gleichen Nachbarn, die wir schon in Kea neben uns hatten.

Quasi als Belohnung gab es gleich neben dem Hafen eine heisse Quelle, in die man sich legen konnte. Mit Meerwasser gekühlt, erzeugte sie das wohlige Gefühl einer Kur.



*Klaus genießt das Steuern*



*Wellige Fahrt nach Kithnos*



*Die Ersten am Steg, aber nicht lange alleine! (Im Hintergrund die heisse Quelle)*

## SERIFOS

Den Dienstag gingen wir gemütlich an. Die Crew genoss nochmals das Quellenbad und nach dem Lunch legten wir als Letzte um 12.30 Uhr ab, um die Batterien zu füllen, da man in *Serifos* nie weiss, ob man im Hafen anlegen kann. Es wäre alles vorhanden ausser Mooringleinen, WCs/Duschen und ein Hafenneister, so dass wir an der Aussenmole vor Buganker die *Sarabella* neben vielen Charter Schiffen belegten.

Die Crew vergnügte sich am Strand und fuhr zur Chora hoch um die phantastische Aussicht über die Inselwelt zu geniessen. Wir nahmen es gemütlich und tranken Ouzo und Apérol Spritz an der Strandbar.



*Heute steuert Felix, Klaus gibt Tipps*



*der Ouzo in einer der schmucken Strandbars*



*Die Aussicht von der Chora auf den Hafen und das Städtchen.*



## DESPOTIKO

Nach drei Hafenanleger stand wieder mal ein Ankerplatz auf dem Programm. Es gibt doch nichts schöneres als nach dem Segeln noch schnell ins Wasser zu hüpfen oder morgens, kaum ist die Sonne da, eine Runde zu schwimmen. Da bot die Bucht von *Despotiko* den idealen Ort. Türkisblaues Wasser, bester Ankergrund und genug Platz zum Schwöjen. Schon um drei Uhr hatten wir die 30 Meilen ohne eine Halse oder Wende geschafft. Die Crew machte noch einen kleinen Landausflug mit dem Dinghi und schaute sich auf dem Inselchen um. Zur Geschichte: Im 2. Weltkrieg hatten die Engländer 1943 hier ihre geheime Funkstation platziert.

## PAROS

Heute war für einmal motoren angesagt. Dies störte uns aber wenig, da wir nur Antiparos umrunden mussten, das 18 Meilen entfernt lag. Der Hafen, der eigentlich ein Charterstützpunkt ist und den Standard einer Marina haben sollte, war genau so verlottert, wie vor sechs Jahren, als wir das letzte Mal hier waren. Wir kriegten aber einen Platz an der Aussenmole und entschieden uns hier mal einen Hafentag einzuschalten, da dies doch eine schenswerte Insel mit einem malerischen Hafenort ist. Die Crew mietete ein Auto und besuchte die Insel, während wir die *Sarabella* vor unfähigen Charterseglern schützen mussten, die es nicht fertig brachten, ihren Anker auszubringen, ohne ihn mit andern (unserem!) zu kreuzen.



Die Bucht Despotiko neben Antiparos (Bild: aboutparos.gr)



Ein Sonnenuntergang wie aus dem Bilderbuch.



Viele zerklüftete Inselchen und Riffe bei der Anfahrt nach Paros.

Was das Anlegeprozedere noch erschwerte, war der plötzliche Ausfall des Bugstrahlruders. Das weckte schlechte Erinnerungen, da dies schon mal in Sizilien passiert war und wir mit einem Taucher einen Propeller ersetzen lassen mussten. Doch diesmal war Christian unser Held. Ein dickes Nylonnetz hatte sich verheddert aber gottseidank keinen Propeller verletzt. So konnte er es mit dem scharfen Notfallmesser heraus-schneiden.



Christian schneidet es heraus. Bravo!

Gegen Abend schien alles geregelt zu sein und wir lagen mitten in dieser Charterflotte. Doch dann setzte ein Schwell wegen dem nahen Fährhafen ein, der die Boote so ins Schaukeln brachte, dass Schäden zu befürchten waren. Regi und ich lichteten schnell entschlossen den Anker – zum Glück ohne verwickelt zu sein – und flüchteten in die gegenüber liegende Bucht. Der Chef der Charterflotte himself brachte dann unsere Crew an Bord und entschuldigte sich für die Unannehmlichkeiten. Schade, dass hier im Herzen der Kykladen keine bessere Marina zur Verfügung steht!



Ein dickes Netz im Bugstrahlruder ...



Die Kathedrale von Paros



Ein Ausblick von der Taverne auf die Ankerbucht.

Die Nacht vor Anker war unruhig, da die Bucht offen gegen Süden war und der Wind – wie oft in den Kykladen – auch nachts nicht nachliess. Dafür war das Nachessen, das die Crew noch schnell vor ihrer überraschenden Taxifahrt eingekauft hatte, dank Regis Kochkünsten vom Feinsten! Christian bekam eine doppelte Portion für seinen heldenhaften Einsatz im Wasser!



*Zum ersten Mal nach dem heissen Sommer wieder mal ein Nachessen im Salon.*

## IRAKLIA

Fürs Wochenende wünschten wir uns einen ruhigeren Liegeplatz. Geplant war eine Bucht auf *Iraklia*, die wir von früheren Aufenthalten noch gut in Erinnerung hatten. Doch diese Anfahrt musste wieder mal verdient werden. Zuerst mussten wir mal mit Südwind, der immer noch mit fünf Beaufort blies, die Küste von Paros hochsegeln. Kaum hatten wir die Nordspitze bei Naussa umrundet, setzte der Wind wieder mit voller Stärke ein, doch diesmal gegen uns. Zwischendurch kamen uns die unzähligen Fähren, die hier im Stundentakt verkehren, gefährlich nah. Rücksichtnahme, obwohl wir vortrittsberechtigt wären, ist bei diesen Kapitänen ein Fremdwort!



*Die Fähren sind ziemlich rücksichtslos. Blue Star Kapitäne im Besonderen haben einen zweifelhaften Ruf!*

Nach 38 Meilen konnten wir gut geschützt in der Ankerbucht von Iraklia den Anker werfen. Der einzige Tiefpunkt war das Nachessen an Land, das trotz Sternen im Tripadvisor bei weitem nicht an Regis Küche herankam. Glücklicherweise war einzig der Koch, der uns seinen einzigen Fisch verkauft hatte, aber vergessen hatte uns Beilagen zu kochen. In Koufonisia, unserem nächsten Stopp, sollte wieder mal die Bordküche zum Zug kommen!



*Iraklia, Bucht Livadi: ruhig und entspannend.*

## KOUFONISIA

Unsere Crew hatte das Bedürfnis, nicht nur die Seglerei in den Vordergrund zu stellen, sondern auch mal Land und Leute kennen zu lernen. Da bot sich *Koufonisia* geradezu an: Erstens war der Hauptort absolut authentisch und mit seinen vielen Gässchen sehenswert und zweitens soll gleich neben dem Hafen der „Schönste Strand der Ägäis“ liegen. Der Entdeckerdrang war geweckt und die Crew machte sich auf die Pirsch. Die Ausbeute an Bildern bewies, dass es sich gelohnt hatte. In der Bildlegende musste man extra vermerken, dass das Wasser nicht koloriert war und die Windmühle kein Fake aus dem Internet war!



*Koufonisia: Die Windmühle ist echt ....*



*... die Wasserfarbe ist auch echt und die Touristin ebenso!*



*Der kleine Hafen mit der engen Einfahrt.*

## AMORGOS

Für die zwar kurze Überfahrt nach Amorgos war uns trotz Wind um 25 Knoten nicht bange, aber für die Ausfahrt aus diesem Kleinhafen, gab es eigentlich nur einen Versuch um nicht auf den Felsen der 15 Meter breiten Ausfahrt zu landen. Zuerst musste erst mal der Anker ohne Probleme hochkommen, was tatsächlich gelang.

Da dann nur noch zehn Meter bis zur gegenüberliegenden Hafemauer übrig blieb, mussten wir mit Vollgas die Sarabella wenden und aus der Ausfahrt rauspreschen. Es gelang – war aber Kamikazemässig!



*Die kritische Ausfahrt von Koufonisia; nur 5 Meter Platz!*

Wenn man von 36 Meilen, deren 28 segeln kann und den Motor nur für die Hafenein- oder -ausfahrt braucht, dann ist das Seglerherz zufrieden. Das war auf diesem Törn fast immer der Fall und nicht umsonst gelten die Kykladen als die windigste Gegend der Welt. Natürlich ist es manchmal des Guten zuviel und Amorgos trägt dazu noch den Übernamen „The windy Island“. Angelegt mit Buganker – was sonst – war schnell und routiniert erledigt und ebenso schnell hatte die Crew ein Mietauto gekapert und fuhr zur Chora und dem berühmten Kloster Panagia Chozoviotissa hoch.



*Das Kloster Panagia aus dem 11. Jahrhundert – in den Fels gehauen.*

Wir mussten wieder mal unseren Buganker vor Angriffen verteidigen und erhielten laute und wortreiche Unterstützung von einem französischen Nachbarboot. Daneben genossen wir das Hafenkino, als ein Katamaran, von denen es wieder mal mehr als genug gab, partout nicht glauben wollte, dass der letzte Platz zu wenig tief für ihn war. Das Mitleid hielt sich deshalb in Grenzen.



*Hafenkino: Ein Katamaran verschätzt sich in der Hafentiefe.*

## LEVITA

Für die rund 35 Meilen lange Überfahrt nach *Levitha* („die Schäfchen- oder Ziegeninsel“) warnte ich die Crew vor allzu grossem Segelvergnügen, da wir entlang von Amorgos eigentlich immer mit sehr hohem und konfusem Seegang konfrontiert worden waren.

Doch heute schienen uns die Segelgötter gnädig gesinnt zu sein: Ein regelmässiger Nordwind mit wenig Welle trug uns am Wind segelnd zu unserem Tagesziel. Die einzig bange Frage war, ob es eine freie Boje an diesem speziellen Ort – eine Familie, hundert Schafe oder

Ziegen und eine Taverne – haben würde, denn unser französischer Nachbar in Amorgos hatte uns schon gewarnt, dass wir früh dort sein mussten.



*Levitha hat 15 Bojen für die Segler ...*



*... eine Familie und 100 Schafe oder Ziegen. Die Mama versorgt die Segler!*

## PATMOS

Den Schlenker nach Nord auf die Insel *Patmos* wollten wir uns nicht entgehen lassen. Der Hauptort Skala hat eine kleine unfertige Marina, wo wir uns immer verkrümelten, wenn viel Meltemi wie heute angesagt war und Ankersalat aus dem Weg gehen wollten.

Wir waren positiv überrascht, dass die Strom- und Wasseranschlüsse nun funktionierten und eine Stegerweiterung gebaut worden war, aber einmal mehr fehlten die Mooringleinen und der Seegrund liess die Anker slippen – ganz normale griechische Unzulänglichkeiten eben.

Attraktiv ist der Ort allemal und nur schon das Walfahrtskloster mit seiner burgähnlichen Architektur und dem gewaltigen Glockenturm muss man einmal gesehen haben.



*Der Hafen von Patmos vor der Stegerweiterung ....*



*... und mit dem neuen Steg.(Frontansicht)*



*Das berühmte Walfahrtskloster gilt das wichtigste Kloster in der Ägais und wurde schon 1088 vom Evangelisten Johannes gegründet.*

## ENDSPURT

Doch am Mittwoch neigte sich dieser Kykladentörn, beim dem wir uns nun schon in den Dodekanesinseln bewegten, endgültig dem Ende zu. Da wir auf der ganzen Reise immer wieder bangen mussten, einen freien Platz zu finden, war die Befürchtung gross, dass es sogar mit Kos eng werden könnte, da am Freitag alle Charterboote zurück kommen. Und tatsächlich und obwohl wir dort jahrelang Kunden gewesen waren: Es hatte keinen Platz mehr; weder in der Marina noch im Stadthafen.

Das war enttäuschend und auch meine Beziehungen zu Istion Charter, die jeweils im Winter das Yachtmanagement für uns machen, nützten diesmal nichts. Nun war Flexibilität gefragt. In der Bucht von Palinisos auf Kalymnos, wo Nomiki von der Taverne *Ilias* immer eine Boje für uns bereit hielt - wenigstens das Törnende nochmals planen. Nach mehreren Telefonen mit dem Hafnenmeister vom Haupt-

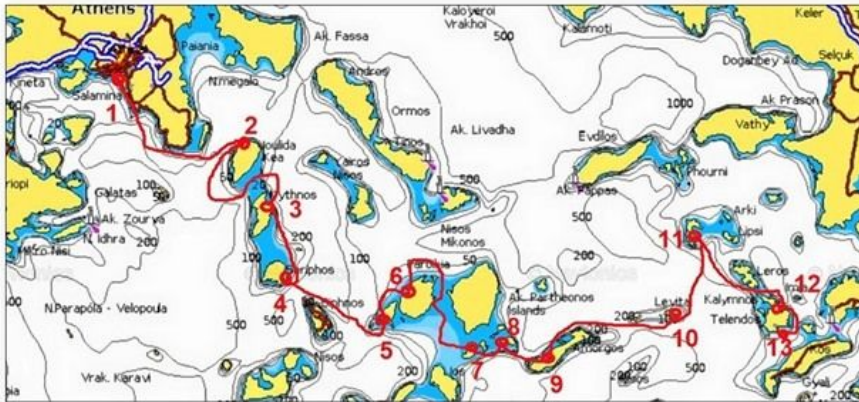
hafen, sicherte er uns einen Platz zu und die Crew konnte eine Fähre nach Kos für Samstag morgen buchen. Als wir dann endlich angelegt hatten - auch hier war es der letzte Platz - waren wir einigermaßen erleichtert. Die Crew war zufrieden und dieser anspruchsvolle Törn, den wir zwei Drittel unter Segel zurück gelegt hatten, war damit zu einem guten Ende gekommen.



An der Boje in Palionissos (Is. Kalymnos)



Nomiki von der Taverne Ilias rettet uns den Tag!



**Törnstrecke:** 1 Athen - 2 Kea - 3 Kythnos (Loutra) - 4 Serifos - 5 Despothiko - 6 Paros - 7 Iraklia - 8 Koufonisia - 9 Amorgos - 10 Levitha - 11 Patmos - 12 Kalymnos (Palionissos) - 13 Kalymnos Hafen. **Total: 303 Meilen, 200 gesegelt.**



## Kos-Türkei-Kos 25. Sept. - 2. Okt. 2022



**D**er letzte Törn von Kos an die türkische Südküste entpuppte sich als angenehmste wöchentliche Reise. Dani begleitete uns auf dieser Fahrt bis zu Sailor's Paradise und zurück nach Kos. Jeden Tag hatten wir herrliche Leichtwindbedingungen und konnten die landschaftlichen Schönheiten voll genießen.

### AUSKLARIERUNG

Eigentlich hätten wir in Kos unsere Saison beenden können, denn unser Zweijahresziel mit der Überführung von Greifswald, durch die Nordsee, entlang der spanischen und portugiesischen Atlantikküste, durch Gibraltar und entlang den Balearen, Sardinien und Sizilien bis in die Ägäis wäre erfüllt gewesen. 6500 Meilen waren es insgesamt gewesen – teilweise wild, kalt, anstrengend und oft auch abenteuerlich!

Doch die spezielle Steuersituation der Schweiz verlangt, dass wir die Sarabella alle 18 Monate aus dem EU-Raum ausklariert um sie dann wieder einzuführen. Das Gleiche gilt übrigens seit Brexit auch für die englischen Yachten. So verbanden wir die aufwändige Prozedur mit dem Angenehmen und hängten einen wöchigen Abschlussstörn mit Dani als Crew daran.

### KNIDOS

Am Dienstag waren unsere Ausklarierungspapiere bereit und wir konnten Kurs Richtung Türkei nehmen. Wie alle, die von Kos her kommen, machten wir in Knidos den ersten Zwischenstopp. Dani konnte sich ans Steuern einer 15 Tonnen Yacht gewöhnen und kreuzte bei Südwind auf. Am Schluss drehte der Wind glücklicherweise nach Ost, so dass wir gleich mal fünf Meilen Kreuzweg sparten. Diesmal hatten wir Glück und konnten dank Voranmeldung den letzten Platz am Steg ergattern.



Knidos: Schön längsseits am Restaurantsteg angelegt.



Die antike Stätte mit dem Amphitheater.

## DATCA

Am Mittwoch herrschte immer noch Südwind und wir fragten uns, ob man unter diesen Bedingungen in Datca, dem Einklarierungshafen, überhaupt ruhig anlegen konnte. Noch einmal hatten wir zwar während vier Stunden ausgezeichnete Segelbedingungen mit wenig Welle und drei bis vier Beaufort Wind, was uns hoffen liess, dass es doch nicht so schlimm sein könnte mit dem Schwell. Aber wir sollten uns schwer täuschen: Nach dem Anlegen mit Buganker schaukelten alle Yachten so heftig auf und ab, dass man Angst haben musste, dass das Ruder am Grund aufschlug. Wir konnten dies zwar verhindern, mussten aber die Sarabella so weit vom Steg entfernt belegen, dass wir nur mit einem gewagten Sprung über die Gangway an Land kamen.

Doch das Einklarieren war un-abdingbar und Ahmed, der Agent erwartete uns schon. Neuerdings wird sogar ein „Eye scanning“ in dem kleinen Polizeibüro durchgeführt, wo man sich wirklich wie ein Terrorist vorkommt! Gegen Abend nahmen dann Wind und Schwell endlich ab, so dass man auf eine ruhige Nacht hoffen konnte. Am nächsten Morgen herrschte Flaute und wir mussten uns in den Arm kneifen, um sicher zu gehen, dass wir nicht zu Hause im stabilen Bett lagen. Was für ein Unterschied!



*Der Steg war so sehr dem Schwell des Südwindes ausgesetzt, dass man die Yachten drei Meter vom Steg entfernt belegen musste!*



*Eine sehr romantische Atmosphäre gleich am Strand von Datca Hafen.*



*In Datca gibt es hundert gute Restaurants!*

## SAILOR'S PARADISE

Nachdem Dani nun hell begeistert war, dass man in diesem Revier jeden Tag so herrlich segeln konnte, verstieg ich mich zur Behauptung, dass dies hier so üblich sei. Doch am Donnerstag sollte es die Ausnahme sein: Die 15 Meilen lange Strecke bis zu unserem Lieblingsplatz „Sailor's Paradise“ mussten wir gänzlich unter Motor zurücklegen.

Dafür war der Empfang herzlich, Tarek und Zerine hatten seit unserem letzten Besuch 2018 unterdessen Nachwuchs gekriegt: Ege – nun schon fünf Jahre alt und lauthals den kleinen Prinz markierend – hatte ein Schwesterchen gekriegt. Auch hatten sie ihr Anwesen ausgebaut und neben dem Restaurant, drei kleine Lodges mit Strandplatz erbaut. Und doch hatten wir das Gefühl, dass der spezielle Touch des Geheimtipps verloren gegangen war. Der Abschied war auf jeden Fall eher kühl und distanziert.



*Sailor's Paradise ...*



*... immer noch schön, gemütlich ...*



*... und mit ausgezeichneter Küche*

## SYMI

Mit Sailor's Paradise hatten wir den östlichsten Punkt unseres türkischen Abstechers erreicht und wir mussten die Rückreise nach Griechenland planen. Die Windprognosen sahen aber nicht sehr rosig aus. Für Montag war eine Starkwindfront mit Nordwind angesagt. Wir entschieden uns deshalb gleich in *Bozburun* wieder auszuklarieren und via Symi und Knidos schon am Sonntag nach Kos zurückzukehren. Dani nahm es gelassen und hatte sowieso im Sinn, seine restlichen Ferientage mit einem Besuch von Rhodos zu verbinden.

So motorten wir um die Ecke in den Ysilova Golf, erledigten das Ausklarierungsprozedere mit einem effizienten Agenten in neunzig Minuten und legten gleich wieder ab um *Symi* anzusteuern. Mit einem wunderbaren Schlag unter Gross und Reacher bei konstant 15 Knoten Südostwind segelten wir auf die Südecke von Symi zu.



*Panormitis, das Wallfahrtskoster am Südende von Symi.*



*Nachtsicht (und Mönchsgesang)*



*Hier liegt man bei allen Winden gut geschützt vor Anker. (Bild Constantinos Iliopoulos)*



