



CHF 9.60



Überführungstörn

Das Ehepaar Bossard hat seine Hanse 508 in zwei Etappen von Greifswald nach Kos gebracht.



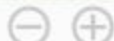
Orcas versus Segelschiff

Die Interaktionen von Orcas mit Segelyachten hinterlassen viele Fragen und eine gewisse Ratlosigkeit.



Logbuch

Astondoa 377 Coupe
Yamarin Cross 60 Cabin



88%



01

01 Sonnenuntergang in San Leone Bagni, Sizilien.

02 Die Bossards genießen die Zeit auf ihrem Schiff.

03 Bonifacio auf Korsika.

Überführungstörn von Lagos nach Kos

Nach der ersten Etappe 2021 ab Werft in Greifswald bis Lagos in Portugal (siehe «marina.ch» 150, April 2022), brachten Thomas und Regula Bossard ihre Hanse 508 «Sarabella» letztes Jahr schliesslich nach Kos.

📷 Thomas Bossard

Endlich war es soweit: Die Sarabella war eingewassert und überholt, die Segel gewaschen und kontrolliert, und wir waren voller Tatendrang. Um acht Uhr öffnete die Brücke der Marina von Lagos, und wir machten uns auf, unser erstes Tagesziel,

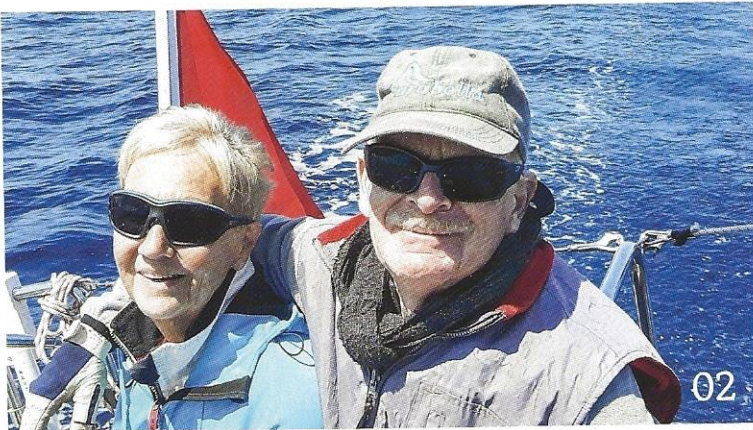
die idyllische Lagune von Culatra bei Faro, anzulaufen. Der Wind war wie aus dem Bilderbuch und nach vierzig Seemeilen und acht wunderbaren Segelstunden ankerten

wir in diesem Inlet. Es war eine Premiere, letzte Saison hatten wir ausschliesslich in Marinas Halt gemacht. Den Geschichten über Angriffe von Orcas schenkten wir zu dieser Zeit noch wenig Aufmerksamkeit, da wir ja so viel wie möglich in Küstennähe blieben.

Mit 430 Euro gehören diese drei Meilen wohl zu den teuersten der Welt!

Mit so viel Windglück wie gleich zu Beginn konnte es nicht weitergehen. Und schon in Cadix mussten wir auf Anraten eines älteren holländisches Ehepaar, das offenbar um die ganze Welt gesegelt war und in Gibraltar seine Yacht stationiert hatte, drei Tage auf bessere Windverhältnisse warten. Das war allerdings kein Unglück, da Cadix – die älteste europäische Hafenstadt – die willkommene Abwechslung bot. Es gab viele Highlights: Die Kathedrale von Santa Cruz, das Rathaus, diverse schöne Plätze oder Gassen.

Nach drei Tagen schien uns bei genauem Studium der Windprognosen der Tag gekommen, um Kurs auf Gibraltar, dem Tor zum Mittelmeer, zu halten. Hätten wir gewusst, was uns bevorstand, wären uns vielleicht Zweifel aufgekommen, ob wir das tatsächlich schaffen würden. Schon die erste Etappe bis zum 35 Meilen entfernten Barbate sollte es in sich haben: Während wir anfangs noch mit «gemütlichen» zwanzig 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 Sprayhood, die Fock musste zusätzlich gerefft werden und ab und zu schlug die Sarabella mit dem Bug so hart auf den Wellen auf, dass uns Angst und Bange wurde. Nach zwei Stunden war der Spuk vorbei und wir glaubten es kaum, dass wir bei Flaute in der Marina von Barbate anlegen konnten. Würden wir tags darauf für die zweite Etappe nach Gibraltar nochmals das Gleiche erleben? Ganz und gar nicht: Schon nach sieben Meilen war es nur mit Motorunterstützung möglich, mit gerefftem Gross und Fock gegenan zu segeln. Entscheidend für uns war das Timing, um mit der Tidenströmung durch die Meerenge zu kommen. Die Taktik ging auf: Bei Tidenstillstand und



02





beachtlichen 35 Knoten Wind passierten wir vier Tage nach Abfahrt in Lagos um 13.15 Uhr den Südpunkt von Europa bei Tarifa und tauchten ins Mittelmeer ein. Weshalb wir von einem Boot der spanischen Küstenwache verfolgt wurden, war uns zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar. Nach 46 harten Meilen legten wir in der Alcadeisa Marina von Gibraltar an. Als wir von einem Stegnachbar erfuhren, dass er am Vortag bei Tarifa von Orcas angegriffen worden war und sein Ruder reparieren lassen musste, wurde uns echt mulmig – und wir verstanden nun die Begleitung der Küstenwache.

Auf Balearenkurs

Meilenmässig betrachtet wäre ein direkter Kurs an die Südspitze von Sardinien mit rund 700 Seemeilen in einer Woche machbar gewesen, aber unsere Überführung nach Kos stand von Anfang an unter dem Motto «Der Weg ist das Ziel». Als Pensionierte konnten wir uns das leisten und auch unser Freundeskreis und die Familie waren mehr an Abwechslungen, attraktiven Städten und schönen Ankerbuchten als an reiner Meilenfresserei interessiert. Für die 400 Meilen bis Ibiza hatten wir grosszügig zehn Tage und fünf Hafenstopps vorgesehen. Wie richtig diese Entscheidung war, stellte sich schnell aufgrund der unerwarteten Windbedingungen heraus: Statt Nord- oder Nordwestwind mit rauen Kursen kreuzten wir tagelang gegen nordöstliche Winde auf.



Nach einer anstrengenden Nachtüberfahrt von Cartagena nach Ibiza waren wir nur schon glücklich, einen Notanlegeplatz in der Marina Santa Eulalia zu kriegen, um den drohenden Sturm nicht vor Anker abwettern zu müssen. Die oft aussichtslose Suche nach einem Hafenplatz trübte ein wenig den Nimbus

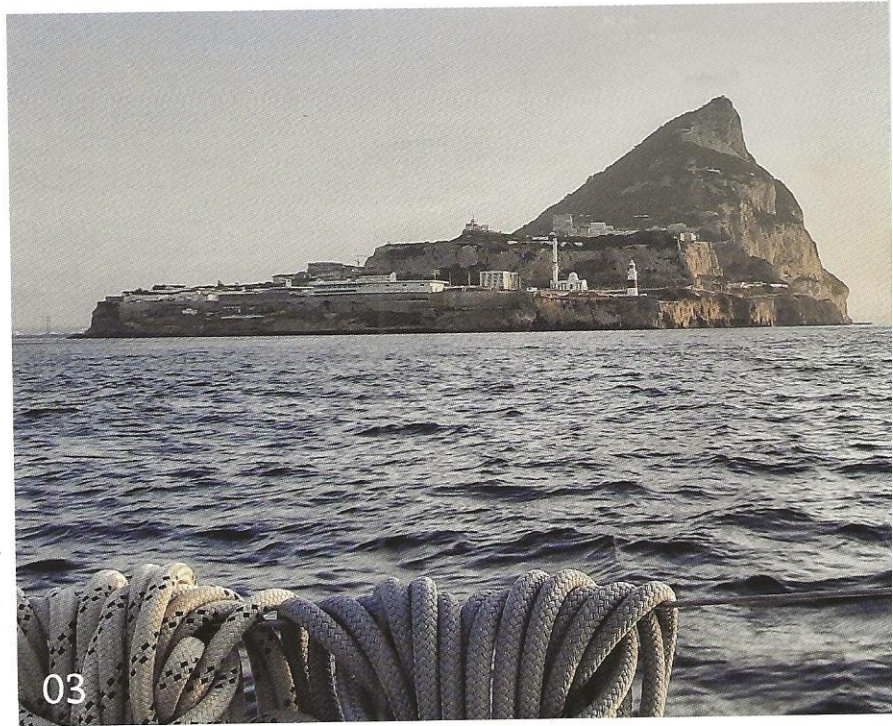
der gelobten Balearen als wunderschönes Segelrevier. Klar sollte man die geschichtsträchtige Hauptstadt von Ibiza mit seinem kosmopolitischen Flair besuchen und klar durfte man den Sonnenuntergang beim berühmten «Café del Mar» bei Sant Antoni nicht verpassen, aber das spezielle Ambiente der ehemaligen Hippieinsel war dem Massentourismus zum Opfer gefallen. Da war das Sunset-Trommelkonzert in der Bucht von Benirrás viel beeindruckender. Auch auf Mallorca ging uns das Gerangel um Bootsplätze und freie Ankerbuchten wirklich auf die Nerven, und wir waren froh, auf der Insel Cabrera, zehn Meilen vor der mallorquinischen Südküste gelegen, zwei Tage Ruhe und unberührte Natur genießen zu können. Aber auch hier musste man Tage im Voraus eine Ankerboje via Internet reservieren.

01, 02 Bunte Vielfalt auf Ibiza.

03 Das flache Südende von Gibraltar heisst Europa Point.

Sardinien – wieso nicht einfach hier bleiben?

Nach einigen Wochen unterwegs hatten wir genug gesehen von den Balearen und nahmen die 260 Meilen bis Sardinien unter den Kiel. Diese Überfahrt war ziemlich kräftezehrend, da wir für einmal nur zu zweit an Bord waren. Zum Glück konnten wir dank des Zweileinen-Reffsystems alle Manöver nachts aus dem Cockpit ausführen, aber mit acht bis zehn Knoten Speed durch die schwarze Nacht zu pflügen hatte schon was Unheimliches an sich. Mit einem Zwischenstopp auf Menorca schafften wir die Strecke dank guten südöstlichen Winden zwischen drei bis fünf Beaufort in 36 Stunden, was einem Schnitt von sieben Knoten entsprach. In der Marina St. Elmo in Alghero wurden wir sehr herzlich empfangen, was uns überraschte, nachdem uns die Spanierinnen und Spanier bisher eher reserviert und gestresst vorgekommen waren.



03



02



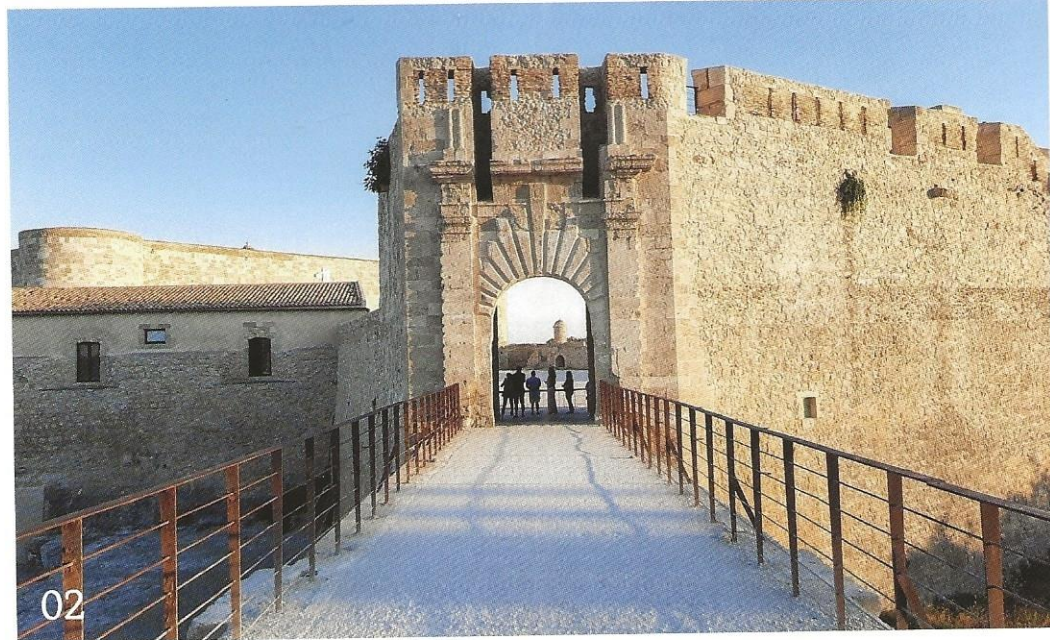
Wir planten mit Besuch aus unserem Freundeskreis in einer Woche Nordsardinien zu entdecken, ohne natürlich einen Abstecher nach Bonifacio auf Korsika auszulassen. Das Wetter spielte einmal mehr Roulette mit uns, keine Rede von sommerlichen Thermikwinden und Badewetter. Schon die Durchfahrt durch die Fornelli Passage war bei 25 Knoten mehr als aufregend und Bonifacio war wegen stürmischer Bedingungen so voll, dass wir mehr als eine Stunde in der engen Felsschlucht mit vielen anderen Booten kreisen mussten, bevor wir endlich einen (reservierten!) Liegeplatz von den umherrasenden Marineros zugewiesen bekamen. Die Warterei hatte sich aber gelohnt. Der Besuch der hoch über dem Hafen gelegenen «Città alta» und die fantastische Aussicht liessen sich kaum in Worte fassen. Genau so fesselnd war die Fahrt durch den Maddalena Archipel, der Halt im quirligen Hauptort Gala Gavetta und das Anker in einer der über siebzig möglichen Ankerbuchten. Wir entschieden uns für Porto Palma auf Caprera. Nach einer weiteren Segelwoche ab Olbia entlang der Ostküste waren wir so begeistert vom Revier, dass wir gleich einen Jahresplatz in der kleinen, sympathischen Marina St. Elmo in Alghero für nächste Saison reservierten.

Griechenland ruft

Die sizilianische Südküste und den Stiefel segelten wir im Schnellzugtempo ab und hoben uns die schönsten Hafenplätze für nächste Saison auf. Einzig für Siracusa, diese einmalige Stadt mit beeindruckender kulturellen Vielfalt im historischen Zentrum, gönnten wir uns einen Hafentag.

Nach weiteren 550 Meilen mit hohen Sommertemperaturen und wenig Wind legten wir in der Gouvia Marina in Korfu an und flogen dann für einen Monat in die Schweiz zurück, um der mörderischen Hitze von über 40 Grad und dem Rummel der vielen Charterboote aus dem Weg zu gehen.

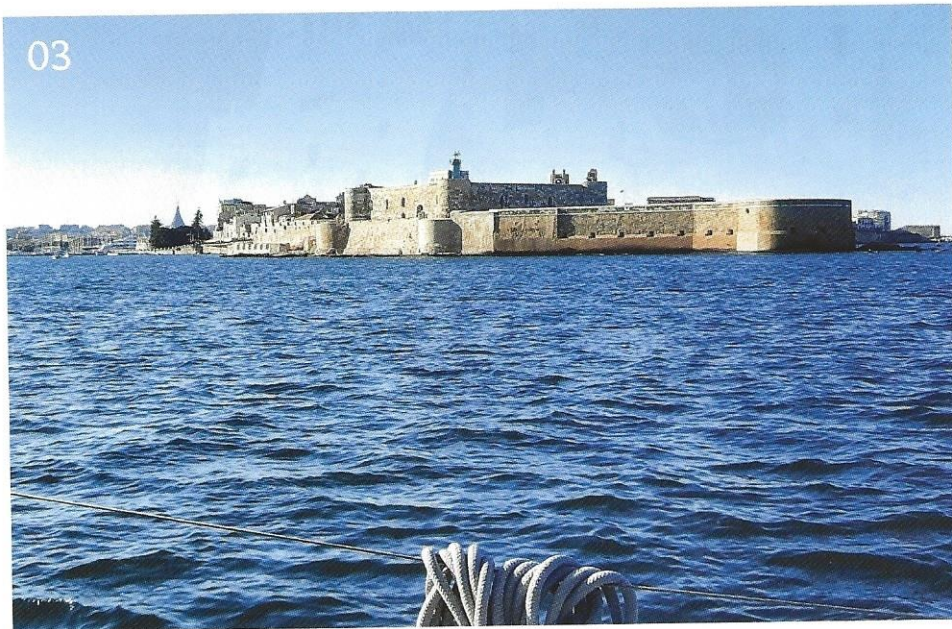
Zurück auf unserer Sarabella konnten wir den Start für die letzten Meilensteine – das Ionische Meer und die Ägäis – locker angehen. Ein Stressfaktor war lediglich die griechische Bürokratie zur Erlangung des Transitlogs (Segelbewilligung) und der online-Abwicklung der Bootssteuer eTEPAI. Den Meltemi, der dieses Jahr auch im September noch stark war, kannten wir ja, und unsere letzten Crews waren begeistert, wie sicher und schnell sich die Hanse steuern liess. Nur während der ersten Woche herrschte Leichtwind, was uns für den Besuch von Paxos, Lefkas und Fiskardo auf Kefallonia sehr gelegen kam.



01 Der schöne Hafen von Bonifacio.

02 Das Castello Maniace in Sirakusa, im Südosten von Sizilien.

03, 04 Anfahrt und Altstadt von Sirakusa.



03



04

01

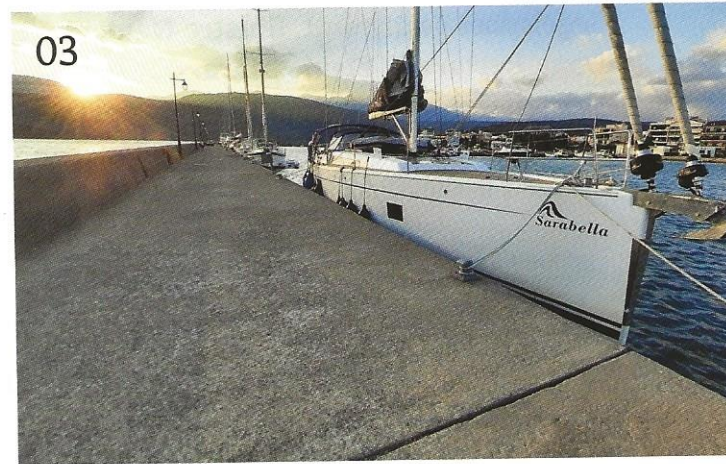


- 01 Panagia Chozoviotissa, das Felskloster auf der Kykladen-Insel Amorgos.
- 02 Die Durchfahrt durch den Kanal von Korinth kostet viel Geld, ist aber ein einmaliges Erlebnis.
- 03 Die Sarabella in Itea, am Golf von Korinth.
- 04 Fiskardo ist ein kleines Dorf auf der Ionischen Insel Kefalonia.

Endlich konnten wir mal sorglos ankern. Aber schon nach Mesolongi schlug das Wetter um. Trizonia verliessen wir gerade noch vor dem nächsten Sturm, in Itea lagen wir einen Tag bei sieben Beaufort eingeweht und die Warterei vor der Einfahrt in den Kanal von Korinth war mühsam, was allerdings das Erlebnis der Passage wenig trübte. Schockiert waren wir einzig von den Kosten. Mit 430 Euro gehören diese drei Meilen wohl zu den teuersten der Welt!

Wieder in der Ägäis

In der Zea Marina in Athen begann unser Kykladentörn, und er schien unter einem guten Stern zu stehen: Der Meltemi hatte sich auf vier bis fünf Beaufort eingependelt und unsere Crew liess es sich nicht nehmen, raumschots die leicht bockige Sarabella auf Kurs zu halten. Aber was wären die Kykladen, wenn nicht auf beinahe jeder Insel noch ein spezielles Landabenteuer warten würde. So konnte man gleich neben dem kleinen Hafen von Loutra auf Kythnos in das heisse Quellenbad liegen, oder in Serifos mit dem Bus zur einmalig schönen Chora hochfahren um die fantastische Aussicht zu geniessen. Da gibt es ja noch den Geheimtipp Koufonisia mit den schönsten Stränden und einem so kleinen Hafen, dessen Eingang bei Wind nur von Skipperinnen und Skippern mit starken Nerven angefahren werden sollte. Wir steuerten aber auch Amorgos an, um das einmalige Felsenkloster «Panagia Chozoviotissa» aus dem elften Jahrhundert zu besuchen, obwohl wir wussten, dass hier der Ankersalat quasi garantiert ist. Für Hafenkino war hier auf jeden Fall gesorgt. Auf Levitha mit seinen 15 Bojenplätzen wurden wir von der Familie des ehemaligen Leuchtturmwärters wie alte Freunde begrüsst, obwohl wir sie vor vier Jahren das letzte Mal besucht hatten. Das gleiche geschah uns in Patmos, wo wir wie jedes Mal an unseren «Geheimplatz» ganz hinten im Haupthafen Scala fuhren und in der hervorragenden Taverna «Netia» von der Chefin persönlich bedient wurden. A propos Essen: Da uns der Meltemi immer noch mit viel Seegang und Geschaukel Richtung Süden begleitete, waren Lunchpausen nur «on the fly» im wahrsten Sinne des Wortes möglich: Wir mussten mit der Lifeline eingepickt essen und aufpassen, dass das Sandwich nicht durch die Gegend flog. Da waren wir froh; wenigstens abends festen Boden unter den Füßen zu haben. Auf Kalymnos, unserem letzten Inselstopp, wo wir immer in der Bucht von Palionissos bei Nomikis Taverne an die Boje gehen, wurden wir sogar von einem netten Gastgeber per Shuttle an Land geführt. Auch hier: Die Begrüssung hätte nicht herzlicher sein können, und das Essen war wie immer fürstlich! In solchen Dingen sind die Griechinnen und Griechen einfach Weltmeister! Weit weniger herzlich war die Antwort für einen



Liegeplatz in Kos, der doch mit unserem letzten Schiff fünf Jahre lang unser Heimathafen gewesen war: «Sorry, wir sind voll, weil alle Charterschiffe zurückkommen». So blieb uns nichts anderes übrig, als unseren Törn und damit die Saison in Kalymnos zu beenden. Einige Tage später wurde die Sarabella ausgewassert und ging ins Winterlager in der Schiffsverwerft von Kos.

Wir waren in diesen zwei Saisons von Greifswald bis hierher rund 6500 Meilen gesegelt und konnten Grundberührungen, Kollisionen oder andere gefährliche Situationen vermeiden. Die Yacht – und die Crews – bestanden ihre Feuerprobe. Wir sind echt stolz! 🍀