



SAISON 2025





Ganz ehrlich: Braucht man immer Windstärke fünf bis sechs und meterhohe Wellen? Das ist doch eher was für Jüngere. Genau, und deshalb entschieden wir uns, Sardinien zu verlassen und unsere Zelte, respektive unsere Sarabella, wo anders einzurichten.

Am 10. Mai sagten wir also Arrivederci in Alghero und verlegten uns mit Edi an Bord erst mal nach Olbia. Den persönlichen Service von Michela und Vittorio werden wir sicherlich vermissen. In unserem neuen Heimathafen in Korfu werden wir eine Yacht unter 1'400 Yachten sein!

Nun begann die grosse Überfahrt entlang der sardischen Ostküste nach Sizilien mit Mathias, Hansjörg und Edi. Doch vorerst mussten wir auf ein Reservefunkgerät warten, da sich unser teures B&G VHF-Equipment aus unerklärlichen Gründen nicht mehr starten liess. Es sollte dann noch einen ganzen Monat dauern, bis das bestellte Neugerät (Nummer zwei) eintraf. Nummer eins ging auf dem Transport von Holland nach Sardinien einfach verloren!

Echt nervig war der Ausfall, sprich die Verstopfung unserer Toilette, dabei hatte ich ausdrücklich verlangt, dass die Werft in Bosa/Sardinien neben dem Tausch der Ventile auch die WC-Schläuche kontrollieren soll. Auch dies konnten wir erst nach einem Monat in Palermo dank Luigi endlich wieder in Ordnung bringen.

Die drei Törns zu den Äolischen Inseln Lipari, Vulcano, Panarea und Stromboli waren eindrücklich, obwohl uns der Wind nicht immer unterstützte. Wir waren uns einfach nicht gewohnt, stundenlang unter Motor zu fahren. In Sardinien und früher auch in der Ägäis kamen wir höchstens auf 200 Motorstunden pro Saison. Dieses Jahr waren es am Schluss rund 350.

Genau so ungewohnt waren drei weitere Reparaturen. Zuerst funktionierte der elektrische *Selden*-Roller des Reachers nicht mehr (Korrosion eines Kabelverbinders), dann liess uns der *Quick*-Bugstrahler im Stich (Steuerbox defekt) und zu guter Letzt stieg auch noch der *Jefa*-Autopilot aus (Kupplung defekt). Dies riss ein grosses Loch von nahezu 10'000 Euro in unser Jahresbudget.



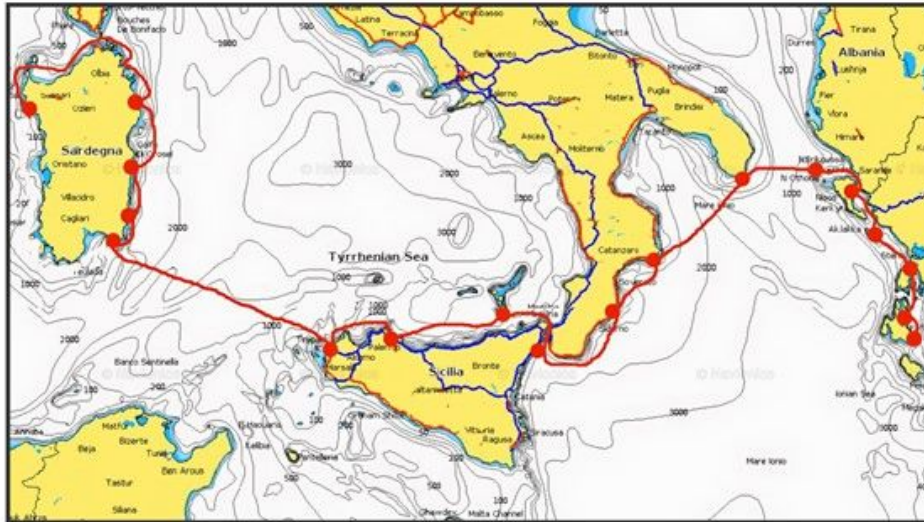
Eine Erholung war dann aber die Überfahrt nach Griechenland, die wir alleine bewältigten. Wir hatten genügend Zeit einberechnet, konnten die besten Windverhältnisse abwarten und erlaubte uns auch noch ein paar Hafentage mit Ausflügen zu verbringen. Die Ankunft in der riesigen Gouvia Marina in Korfu war zwar unpersönlich aber auch unkompliziert, wenn man vom Papierkrieg zur Erlangung der Zollbefreiung und des Segelpermits absieht. Aber dies überliessen wir unserem Agenten mit dem wohlklingenden Namen Perikles, den wir von früher kannten. Überhaupt gelang es uns bis ende Saison ein gutes Netzwerk an Handwerkern aufzubauen. Mario, der Elektronikspezialist baute uns neue Servicebatterien ein, Nico wird alle Werftarbeiten wie Antifouling, Rumpfbehandlung und Motorenservice erledigen und der ausgezeichnete Segelmacher Antonios wird im Frühling unsere blinden Fenster der Sprayhood und im Biminidach ersetzen.

Der Abschied anfangs Oktober fiel uns dann aber nicht so schwer, da das Wetter in ein kühles, regnerisches Tief umschlug. Im letzten Moment und vor der ersten Gewitterfront gelang es uns noch, die Segel abzuschlagen und trocken zu bergen.

Alles in allem hatten wir wieder eine abenteuerreiche Saison verbracht, viele neue Orte im ionischen Meer entdeckt und respektable 3'000 Meilen gesegelt.

Ich wünsche bei der Lektüre unserer Segelerlebnisse viel Vergnügen!

Thomi Bossard



Der Sizilientörn	Seite 4 - 15
Die Äolischen Inseln	Seite 16 - 25
Die Überfahrt nach Griechenland	Seite 26 - 35
Der Familientörn	Seite 36 - 41
Der Lefkadatörn	Seite 42 - 47
Der erste Herbsttörn	Seite 48 - 55
Der letzte Törn	Seite 56 - 60

Der Sizilientörn

09. – 30. Mai 2025



Für diese drei Wochen stand eine grosse Überfahrt nach Sizilien und eine erste Rundreise zu den Äolischen (Liparischen) Inseln auf dem Programm. Das Ganze begann nicht ganz sorgenfrei, da einige unerwartete Reparaturen die Freude anfänglich ein wenig trübten. Unsere Gäste, Edi, Mathias und Hansjörg genossen es dennoch in vollen Zügen.

"DON'T PAY THE FERRYMAN"

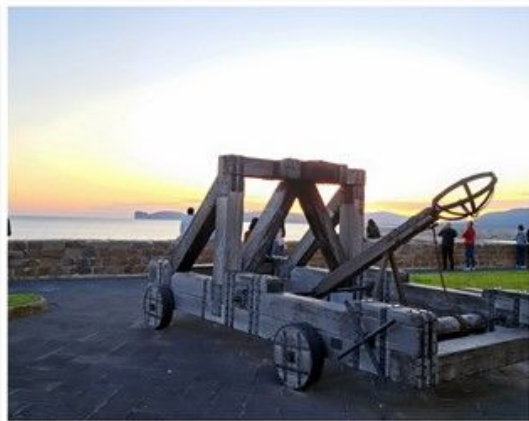
Im Lied von Chris de Burgh heisst es, dass man den Fährmann erst nach Ankunft bezahlen soll. Statt Ankunft seien hier die Winterarbeiten gemeint. Obwohl alle Toiletten überholt worden waren, ging das vordere WC erst gar nicht, dann halbpitzig und der Funk streikte schon beim ersten Start, aber da waren wir mit Edi schon unterwegs nach Olbia, wo Mathias und Hansjörg zusteigen werden um mit uns die Überführung nach Sizilien mitzumachen.

Folglich kostete es mich einige logistische Mails und Telephone, um bei unserer Ankunft in einer Woche in der Marina von Olbia, die notwendigen Arbeiten zu erledigen. Doch so schnell liessen wir uns die Laune nicht verderben. Wir haben noch zwei andere WCs und gefunkt wird heute immer seltener, da man genauso gut per Whatsapp Hafenplätze und Ankunft reservieren kann.

Die berühmte Fornelli Passage ist dieses Mal gar nicht so furchterregend – letzten Herbst war es grenzwertig – und in Stintino und Castelsardo waren wir die einzigen Gäste. Noch einmal stiegen wir zum Castello hoch und genossen den Apéro in der luftigen Bar „Il vento“ mit dem unvergesslichen Blick aufs Meer.



Arrividerci Alghero!



Zum letzten Mal den Sonnenuntergang von Alghero geniessen.

Nach einer absolut windlosen Anker- nacht in der weitläufigen Bucht von Liscia, statteten wir dem Hauptort der Maddalenas, Cala Gavetta, das letzte Mal einen Besuch ab. Ein feines Essen in der Pizzeria, wo uns der Wirt wie Freunde empfing, ein Glacé in der besten Gellateria und ein Erinnerungsbild von Garibaldi auf dem Rathausplatz waren die letzten bleibenden Eindrücke, bevor wir nach vier Tagen entspanntem Segeln in Olbia anlegten.



Cala Gavetta, der Rathausplatz



Apèro in Castelsardo mit unvergleichlichem Meerblick.



Edi spricht mit Garibaldi.



Cala Gavetta - Der Haupthafen der Maddalenas

In Stintino isst man natürlich Thunfisch.

DER ERSTE SEGELTAG

Für den ersten Segeltag mit Hansjörg und Mathias verhiess die Windprognose nichts Gutes: 1-2 Bf Ostwind. Aber Windfinder & Co waren wieder einmal voll daneben – dieses Mal zu unseren Gunsten. Am Morgen kam noch kurz der B&G Fachmann vorbei und baute uns ein provisorisches Funkgerät ein, da der UPS-Expressversand für das Neugerät nicht funktioniert hatte. Es stellte sich später heraus, dass das erste Gerät irgendwo verloren (!) gegangen war.



Beste Segelbedingungen am ersten Tag von Olbia nach La Caletta.

Schon nach der Ausfahrt aus dem Kanal von Olbia wehte ein konstanter Ost- bis Südostwind von drei bis vier Windstärken.

Nach sechs Stunden bestem Amwind-Segeln legten wir um 18 Uhr in La Caletta an.

39 Meilen konnten Mathias und Hansjörg für ihre B-Scheinmeilen ver-buchen.



Porto La Caletta mit der schönsten Hafenmauer von Europa – ein Künstlerprojekt aus Emailplättchen.



KÜSTENFAHRT

Als wir um 09.00 Uhr den Hafen von La Caletta verliessen, sah es nach einem Flaudentag aus. Aber nach zehn Meilen begann ein stabiler Südostwind zu wehen, der mit vier Beaufort für 38 Meilen zuverlässig bis kurz vor der Marina Santa Maria di Navarrese wehte. Edi, Hansjörg und Mathias genossen die Steuerarbeit. Ein wunderbarer Segeltag, notabene ein Sonntag, ging um 18 Uhr zu Ende, als wir in der Marina anlegten.

Am Dienstag sah es wieder nach einem Motorentag aus. Aber kaum hatten wir das Capo Ferrato umrundet, setzte ein SW-Wind ein, der uns sogar zwang zu reffen – eine gute Übung für unsere B-Schein Jungs. Alle hatten den Plausch, die Sarabella am Wind die Küste runter zu steuern. Nach 31 Meilen legten wir in der schönen Marina von Villasimius an.

Morgen werden wir die 24-stündige Überfahrt von ca. 150 Meilen nach Sizilien starten. Der Zielhafen war San Vito lo Capo. Der Platz war schon reserviert.



TAUCHGANG

Heute Montag war wirklich nicht viel los mit Wind! Sechs Knoten (1-2 Bf) waren zu wenig um die Segel zu setzen. Dazu hatte es unangenehme Dünung. Trotzdem machten wir einen Anker – und Mittagshalt in der offenen Bucht Tedonis. Beim Anlegen in Porto Corallo passierte dann noch ein Ungeschick: Der ziemlich abwesende, unmotivierte Marinero wollte die Mooringleine genau in dem Moment auf die Seite ziehen, als wir retour andockten. Sie wurde vom Propeller erfasst und Mathias musste unter das Boot tauchen um sie freizumachen. Er kriegte ein Extra-

bier! Und es sollte nicht der letzte Tauchgang gewesen sein ...



Es gilt 31 Meilen zu steuern - ohne Autopilot.



Mathias muss eine Mooringleine aus der Schraube entfernen.

AUF NACH SIZILIEN

Die Wetteraussichten für die Überfahrt nach Sizilien sahen gut aus: Nordwestwind (Raumwind) von 4-5 Bf, drehend auf West und leichter Wind entlang der Küste von Sizilien. Wir starteten um zehn Uhr morgens und konnten wie angesagt um drei Windstärken mit Reacher und vollem Gross, die 150 Seemeilen unter den Kiel nehmen. Der Wind (und die Wellen!) nahm kontinuierlich zu und wir surften mit acht bis neun Knoten unter gereiften Segeln gegen Osten. Der Sonnenuntergang war wieder mal faszinierend. Im Zweistundentakt lösten wir uns mit der Ruderwache ab. Ganz ehrlich: Ohne Autopilot wäre das Steuern nachts fast unmöglich gewesen. Um ein Uhr morgens drehte der Wind, so dass wir halsen mussten. Das war in der Dunkelheit und ohne Referenz gar nicht so einfach. Ohne Bullentalje drohte schnell mal eine Patenthalse!



San Vito lo Capo - ein nettes Touristenstädtchen.

Bei Sonnenaufgang konnten wir bei leichtem Wind direkt auf San Vito lo Capo zuhalten, wo wir nach 170 Meilen, von denen wir 140 hatten segeln können, anlegten. Alles wäre in Butter gewesen, wenn nicht der Bugstrahler gestreikt hätte.

Schon wieder eine Reparatur! Der Preis für den Liegeplatz von € 125 für einen Steg mit einem einzigen primitiven WC und einer unappetitischen Dusche war auch nicht gerade prickelnd!



San Vito lo Capo - Das Nordcap von Sizilien.

PALERMO - ZIEL ERREICHT!

Als wir nach dem Ablegen von San Vito lo Capo den Reacher ausrollen wollten, streikte der E-Furler. Nachdem gestern schon der Bugstrahler seinen Geist aufgeben hatte, waren wir langsam ein bisschen genervt. Ich organisierte einen Mechaniker, der versprach, um vier Uhr nachmittags in Palermo an Bord zu kommen. Wir gaben deshalb Vollgas, legten pünktlich um 15.45 Uhr in der Marina Villa Igica an und prompt kam der Elektriker mit vier Mann (!) an Bord. Den E-Furler konnten sie nach dem Auswechseln eines korrodierten BUS-Kabelverbinders und der Sicherung schnell in Gang bringen.

Beim Bugstrahler bissen sie sich die Zähne aus und dummerweise kam beim Testen die Mooringleine in den Propeller, so dass Hansjörg und Mathias sich in verdankenswerter Weise opfereten, diesen mit Taucherbrille und Schnorchel zu wechseln. (So viel zum Thema wie viele Ersatzteile man an Bord haben sollte).

Nach zwei Stunden Tests meinte der Chef, dass die Steuerungsbox gewechselt werden müsste. Nächsten Freitag werden wir ja wieder zurück in der Marina sein. Hoffentlich klappt das! Für das verdiente Nachtessen fanden wir gleich um die Ecke eine Osteria; zwar lärmig mit Fussballübertragung aber sehr schmackhafter Pizza.



Die Marina Villa Igica in Palermo.



Mathias und Hansjörg ersetzen den Propeller des Bugstrahlraders.



Die abgescherten Propellerschaufeln und die defekte Steuerbox des QUICK Bugstrahlraders

SIGHTSEEING PALERMO

Heute war Sightseeing angesagt und da bot Palermo tatsächlich einiges! Angefangen beim monumentalen Teatro Massimo (Baujahr 1897), das in den 90-iger Jahren wegen mafiöser Bausünden für 20 Jahre (!) geschlossen worden war. Das nächste Highlight war die riesige Kathedrale.

In der Marktstrasse Mercado del Capo mit seinen unglaublich lebhaften und leckeren Streetfood-Läden, assen wir frisch zubereitete Calamares, Pasta und Fisch. Auch für Unterhaltung war gesorgt. Danach besuchten wir das ehrenwerte Teatro Garibaldi, wo wir auch eine Führung mitmachten. Was für eine Schande, dass für ein solches Kulturdenkmal das Geld für dringend notwendige Restaurationen fehlte!

Erschlagen von den vielen Eindrücken nahmen wir ein Taxi zurück in die (ruhige!) Marina, wo eben eine Megayacht von 360 Tonnen (!) anlegte.



Das wunderbare Teatro Massimo ...



... und der Theatersaal innen.



In der Strasse des Mercado del Capo ist man hervorragend frisch zubereiteten Fisch. Musikunterhaltung inbegriffen.



DIE ERSTE INSELTOUR BEGINNT

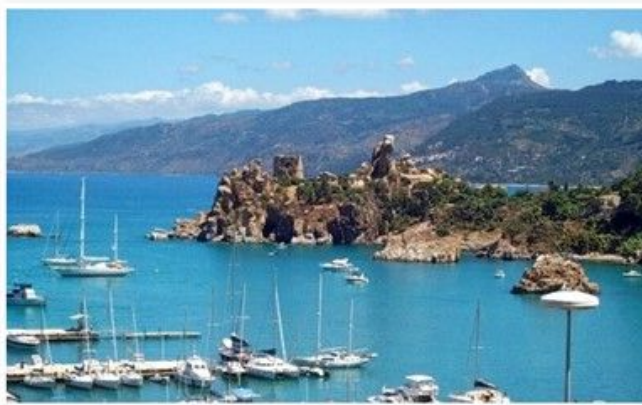
Um 09.30 Uhr verließen wir die Marina Villa Igica. Mathias und Hansjörg reisten zurück in die Schweiz, während wir nun zu dritt (mit Edi) Richtung Äolische Inseln segelten. Ein anfänglich konstanter NW-Wind von drei Beaufort brachte uns schon mal 23 Meilen weit.

Dann mussten wir den Rest mit unangenehmem Swell motoren und freuten uns schon auf einen ruhigen Hafenplatz in Cefalù. Aus dem wurde leider nichts! Die Dünung bei Maestrale reichte bis in den Hafen und das sei hier normal, erklärte der Hafenmeister. Na dann mal Prost – Empfehlung gestrichen! Wir mussten an Bord bleiben und Edi erkundete die Altstadt, die einen Besuch wert sein soll.

SIGHTSEEING

Nachdem wir gestern das Boot wegen der wirklich unangenehmen Dünung und dem brutalen Gezerr an den Leinen nicht verlassen wollten, holten wir heute morgen den Stadtbesuch nach – und der lohnte sich. Die Kathedrale aus dem 11. Jahrhundert war nicht von ungefähr UNESCO Weltkulturerbe. Die Innenansicht war überwältigend; endlich mal eine Kirche, die nicht überladen war und mit seinem arabisch-normannischen Baustil, der wegweisend war, einem den Atem verschlug! Rund um die Kathedrale entstand ein Kreuzungspunkt der Zivilisationen, von den Griechen über die Araber und Normannen bis hin zu den Römern.

Das alltägliche Leben von heute war dagegen beschaulich, ausser wenn im Sommer die Touristenhorden über den Ort einfallen.



Cefalù Marina: Auf den Website sieht es immer so ruhig aus – war es aber nicht! Es hatte nicht mal anständige Toiletten oder Duschen!



Wenn es solche Wellen auf dem Cliffwalk der Stadt hat, ist es im Hafen alles andere als ruhig!



Die gewaltige Kathedrale aus dem 11. Jh. schauten wir uns am nächsten Tag an.

INSELHOPPING

Nach diesem einstündigen Rundgang, der uns über den brandungsvollen Klippenspaziergang zum Stadteingang zurückführte, brachte uns das Hafen-Golfwägelchen zurück zur Marina.

Um elf Uhr starteten wir Richtung Ost auf dem Weg zur Marina Capo d'Orlando (35 Meilen). Sie verlief unspektakulär, doch die Marina war eine Augenweide und verdiente seine fünf Sterne!

„Auf den Liparischen Inseln herrschen von Ende Juni bis Mitte August tagsüber schwache Winde aus Nordwest mit einer Stärke von 2 bis 5 Bft.“

So stand es im Segelführer. So sah es aber nicht aus, als wir um 10 Uhr die Marina Capo d'Orlando verliessen. Doch nach einer Stunde motoren, erhob sich tatsächlich ein segelbarer Ostwind (?), der aber mit Drehern von mehr als 40 Grad das Kreuzen trickreich gestaltete. In der Düse zwischen der geologisch interessanten Insel Vulcano und Lipari waren die Wendewinkel wegen der Strömung so schlecht, dass einem das Regatta Herz wehtat.

Aus zwanzig Meilen diretissima werden 34, doch es hatte Spass gemacht, wieder mal am Wind zu segeln. Um 16 Uhr legten wir in der mässig besetzten Marina Pignataro an. Es gab sogar einen Shuttle Service in die Stadt. Der Rundgang durch den malerischen Hauptort der Inseln bot ein spezielles Flair. Wir stiegen auch zu der Burg mit seiner imposanten Kirche hoch.



Die Marina Capo d'Orlando war das pure Gegenteil zu Cefalù



... und die Marina Pignatore auf Lipari liess auch nicht viel zu wünschen übrig.



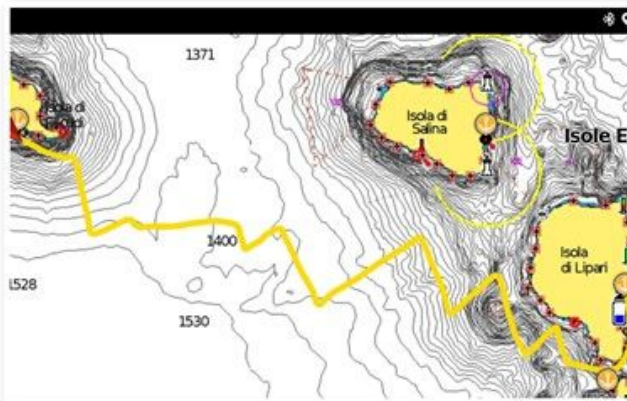
Der schöne Hafen von Lipari.

DIE LETZTEN INSELN

Der Westwind kam genau aus der Richtung, wo wir hin wollten: Die Insel Filicudi. Wir kreuzten bei drei Windstärken gegenan und reagierten konsequent auf die vielen Winddreher. Die Insel soll ein Geheimtip für Ruhe suchende Urlauber sein. Für uns Segler sah es anders aus: Die Bojen waren zwar ausgelegt, kosteten aber einen Abrisspreis (70 Euro) und das Restaurant war geschlossen. Regi kochte für uns – wie immer – ausgezeichnet. Wir wunderten uns, was die weiteren zehn Charterboote wohl machten. Morgen wird es zurück nach Palermo gehen. Ein sechzig Meilenschlag stand uns bevor.

Da wir 60 Meilen bis Palermo vor uns hatten, brachen wir schon um sechs Uhr auf und genossen das Morgenessen während wir motorten. Schon nach drei Meilen konnten wir die Segel setzen und die ersten zwanzig Meilen bei drei Beaufort hart am Wind segeln. Bald kam die letzte Äolische Insel – Aliudi (s. Bild) – in Sicht. Hier kann man weder ankern noch anlegen, ausser wenn der Fährsteg frei ist. Da es weder Autos noch Strassen gibt, fragt man sich, wie die Leute zu ihren Häusern kommen. Für die Transporte soll es Esel geben.

Doch dann war die Morgenbrise vorbei und wir waren gezwungen wieder zu motoren. Nach zirka zehn Meilen geriet eine halb unter Wasser liegende riesige Fischerleine in den Propeller. Was nun, tauchen mitten auf dem Meer? Es hatte ziemlich Welle und Strömung.



Kreuzen, Kreuzen nach Filicudi. Aus 20 Meilen werden 30!



An der Boje in Filicudi – praktisch aber teuer. Ankern unmöglich: Wassertiefe 45 Meter!



So hätte es in Filicudi ausgesehen, wenn wir an Land gegangen wären.

DAS BESTE KOMMT ZUM SCHLUSS

Wir fixierten eine Leine unter dem Schiff als Halt und ich stieg mit Taucherbrille und Flossen und unserem Notfallmesser ins Wasser. Dank dem, dass Regi schnell den Gang rausgenommen hatte, konnte ich die Leine mit ein paar Schnitten komplett aus dem Propeller ziehen. Glück gehabt, wir konnten wieder motoren!

Schon bald kam wieder Wind auf und wir legten die letzten 25 Meilen mit leicht gefierten Segeln und acht Knoten Speed zurück, so dass wir um 17.30 Uhr und nach 70 Meilen erleichtert in der Marina Villa Igia anlegten. Damit war unser erster Törn mit der Überfahrt nach Sizilien und zu den Äolischen Inseln zu Ende.

FAZIT

Morgen steht noch die Reparatur des WCs an und am Samstag werden wir nochmals mit Klaus und Felix für eine weitere Törnwoche zu den Inseln aufbrechen.

Wir hatten in diesen drei ereignisreichen Wochen 700 Meilen gemacht und konnten 541 Meilen unter Segel zurücklegen. Ausser den nervigen Reparaturen war es gesamthaft eine tolle Überfahrt mit guten Wind verhältnissen gewesen.

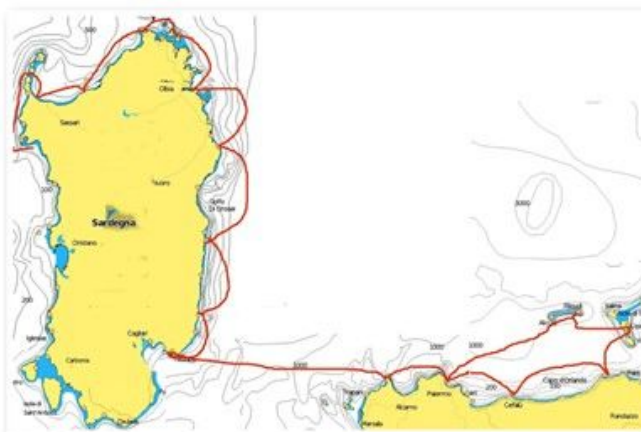
Segelstrecke: Alghero – Olbia – La Caletta – Santa Maria di Navarrese – Villasimius – San Vito Lo Capo – Palermo – Cefalu – Capo Orlando – Lipari – Filicudi – Palermo. Gesamt: 700 sm, gesegelt: **561 sm**



Die letzte äolische Insel: Alicudi. Autofrei und gröstenteils nur mit Fusspfaden begehbar.



Diese „tote“ Fischerleine“ verdarb uns fast den tollen letzten Segeltag und ein erschöpfter aber „siegreicher“ Skipper kommt wieder an Bord.



Die Äolischen Inseln

01. - 15. Juni 2025



Ganze drei Mal besuchten wir die Äolischen Inseln. Zuerst auf Rekognoszierung mit Edi und dann noch mit Klaus und Felix und zum Abschluss mit Max und seinen drei Freunden. Diese Wochen war geprägt von Leichtwind und unerwarteten Reparaturen, die wir dank guter Planung ohne Verzögerungen durchführen konnten.

CREWWECHSEL UND REPARATURSTRESS

Für einen Crewwechsel rechnen wir immer einen halben Tag für die Schiffsreinigung und den Einkauf ein. Doch dieses Mal mussten wir uns beeilen, da Klaus und Felix schon am Samstagmorgen ihr Gepäck an Bord brachten und noch ein grosses Durcheinander herrschte, da die Mechaniker am Freitag bis abends um acht Uhr ver-

sucht hatten, unser WC wieder mit allen Sorten von Reinigungsmitteln und Demontage des Spülmotors in Gang zu bringen. Doch alle Mühe war vergebens. Die verkalkten Schläuche müssen ausgetauscht werden und der neue Motor kommt erst in zwei Wochen. Unsere WC-Geschäfte werden wir an Land erledigen müssen. Edi half uns noch beim Ein-

kaufen, da er erst am Sonntag zurück fliegt und Klaus und Felix machten eine Stadttour, so dass wir in Ruhe die Sarabella wieder auf Vordermann bringen konnten.



Trotz Demontage des Spülmotors und Reinigung funktionierte unser WC immer noch nicht!

EINE FLAUTE KOMMT SELTEN ALLEIN

Wenn es am ersten Segeltag keinen Wind hat, ist das für die Crew schon enttäuschend. Aber Klaus und Felix waren als Stammgäste an einiges gewohnt und hatten immer gute Ideen, wie man einen ereignislosen Motortag mit einem interessanten Landgang aufwerten kann. Und da bot Cefalù ja einiges. Die einzige Enttäuschung war das verqueere Ablegemanöver in der Marina, da der Marinero nicht im Stande war, uns aus der schmalen

Gasse zu lotsen, was ohne Bugstrahlruder bei unserer Bootslänge unweigerlich mit Abstossen von anderen Booten, Fenderhilfe und viel sizilianischem Geschrei endete.

Diese Flaudentage sollten uns die nächsten zwei Wochen noch ein paar Mal begleiten, obwohl doch im Törnführer explizit erwähnt wurde, dass die Äolischen Inseln für schnelle und starke Windwechsel berüchtigt sind.

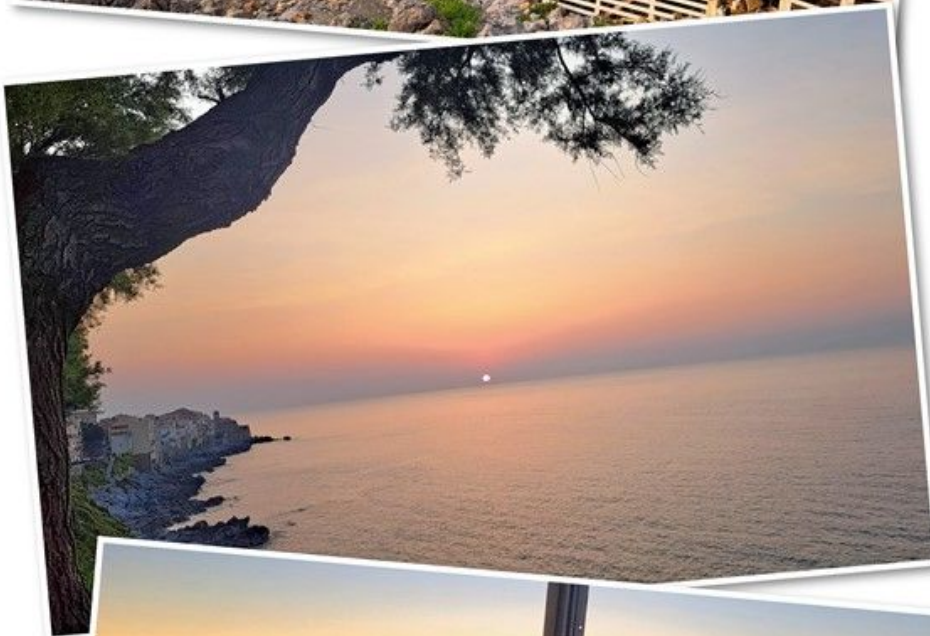
Ein Nachbarskipper in Palermo erklärte uns, dass wohl der Klimawechsel für diese windlosen Tage im Sommer verantwortlich seien.



Klaus und Felix genießen den ersten Segeltag trotz wenig Wind.



Cefalù bot eine absolut sehenswerte Altstadt!



TEURER ZWISCHENHALT UND ENDLICH LIPARI

Heute morgen war das Meer glatt wie auf dem Hallwilersee. Und es sollte den ganzen Tag so bleiben; nicht mal Thermikwind regte sich nach dem Mittag, als wir kurz vor zwölf ablegten. Die 35 Meilen bis zur Marina in Capo d'Orlando mussten wir vollständig unter Motor zurücklegen. Mit dem Beginn des Juni stiegen auch die Preise: 160 Euro für eine Nacht! Dafür konnten wir hier für vier Euro die tollen Waschmaschinen und den Tumbler benutzen. Um die Crewkasse im Gleichgewicht zu halten, assen wir heute Abend an Bord.

Heute war Mittwoch und schon wieder ein Tag mit minimaler Windprognose! Es nervte langsam. Zum Glück standen nur 20 Meilen nach Lipari auf dem Programm. Inbegriffen war ein Mittagshalt auf der Insel Vulcano, respektive in der Bucht Porto Ponente. Von hier konnte man den Vulkankrater besteigen, was sich Klaus und Felix trotz anstrengendem Aufstieg von mindestens einer Stunde nicht nehmen liessen.

Die Aussicht war grandios, während wir das Boot hüteten, da diese beliebte Bucht sich bald mit vielen Yachten füllte und der Wind um 180 Grad drehte, so dass man Acht geben musste, dass unbedachte Chartersegler nicht zu nahe kamen oder ihren Anker über unsere Kette schmissen. Um 18 Uhr waren die Vulkanbesteiger zurück und ich holte sie mit dem Dinghy ab.

Jetzt waren es noch drei Meilen bis zur Marina Lipari, wo wir zum zweiten Mal herzlich empfangen wurden.



20 Meilen nach Lipari, 2 Knoten Wind, 4 Stunden Motorfahrt.



Die Aussicht auf der Vulkaninsel Vulcano. Eine Stunde Fussmarsch!



Das Städtchen Lipari ist trotz der vielen Touristen authentisch geblieben.

SCHON WIEDER EINE REPARATUR!

Wir hatten entschieden, heute einen Mixtag zwischen Sightseeing (Lipari) und Segeln zu machen, da es endlich Wind haben sollte. Die Stadt war voll mit AHV-Rentnern von zwei Kreuzfahrtschiffen. Da kamen wir uns wieder ganz jung vor! Der mobile Fischhändler verkaufte uns einen tollen Schwertfisch für das Abendessen. Nach der Lunchpause gingen wir endlich raus und konnten immerhin eine Stunde segeln.

Dann machten wir an der Nordspitze einen Ankerhalt in einer der seltenen Buchten (Capo Rosso), wo der Seegrund nicht gleich auf 100 Meter abfällt. Als wir die nördliche Spitze von Lipari umrundeten und auf Salina zuhielten, stieg plötzlich der Autopilot aus. Nach einem online Support (während dem Segeln!) mit unserem tollen Mechaniker von Palermo, stellte sich heraus, dass der Motor einen Getriebschaden hatte – notabene nach nur drei Jahren! Das war nun seit dem Defekt des Funks, des Bugstrahlruders, des Genua-E-Furlers und des WCs erst der fünfte Schaden!



Lipari ist beliebt bei den Kreuzfahrern.



Der Jefa Autopilot ist defekt. Ist es die Kupplung?



Unser Nachtessen frisch vom Händler....



... und fein aufbereitet!

STROMBOLI-TOUR

Da es wieder mal keinen Wind hatte, besuchten wir die Insel Stromboli mit einem der vielen Tourenanbietern. Für 50 Euro pro Person konnten wir von zwei Uhr bis abends um zehn Uhr Panarea und Stromboli besuchen und natürlich nach Sonnenuntergang auf die Eruptionen warten. Auf Panarea, der „Insel der Reichen“ (Neapolitaner), schlenderten wir durch die Gassen, genossen die Aussicht und auf Stromboli liessen wir uns von dieser speziellen Atmosphäre eines Vulkanortes einnehmen. Schon tagsüber speihte er gut sichtbar Asche aus.

Nach dem urigen Nachtessen an Bord ging es um den Strombolicchio, dem kleinen, pittoresken Felsen mit dem Dinosaurierkopf, bevor wir zur Rückseite der Insel fuhren um nach dem Sonnenuntergang auf die Eruptionen und Flammen zu warten. Na ja, es hielt sich in Grenzen und wenn man nicht das Handyvideo laufen liess, hatte man es verpasst. Die letzte „echte“ Eruption geschah übrigens erst kürzlich im Jahre 2019. Das muss ziemlich unheimlich gewesen sein. Der Führer erzählte auf jeden Fall, dass er schon mit dem Leben abgeschlossen habe, als es geschah.



Panarea mit schöner Aussicht.



Der Strombolicchio (Drachenfels).



Der Fels Basiluzzo. Zur Römerzeit sogar bewohnt.



Der Stromboli spieh schon am Tag!

ZURÜCK NACH PALERMO

Von diesen zwei letzten Segel- resp. Motortagen gab es nicht viel zu erzählen: Mangels Wind mussten wir fast 90 % unter Maschine zurücklegen.

Den letzten Abend in Cefalù verbrachten wir in unserem Lieblingsrestaurant, wo wir wieder den besten Tisch bekamen und den magischen Sonnenuntergang erleben konnten.

Am Freitag Nachmittag waren wir zurück in der Marina Villa Igica. Der Mechaniker erwartete uns schon und konnte wenigstens das neue Funkgerät einbauen. Der neue WC-Motor kam auch rein, aber ob es damit erledigt war, wird sich zeigen. Der Ersatzmotor für den Autopiloten war zwar bestellt, aber wir werden uns noch eine Woche begnügen müssen, von Hand zu steuern. Da aber am Samstag Max mit seinen drei Freunden an Bord kommen werden, sind es genug Willige, die das Steuer übernehmen wollen.



Unser Lieblingsrestaurant in Cefalù.



Kein Sonnenuntergang wie der andere - aber immer wieder faszinierend.



Einer steuert



... und der andere genießt die Ambiente.

DA CAPO - VON KAP ZU KAP

Mit der neuen Crew mit Max, Bruno, Ferrari und Joe segelten wir heute nach Cefalù – notabene zum vierten Mal. Und heute hatte es endlich ein bisschen Wind und ich konnte die Segelnovizen in die Geheimnisse des Amwindsegelns einführen. Vor dem Hafen von Cefalù machten wir noch einen Ankerhalt und badeten ausgiebig. Abends gingen wir essen in der Stadt; selbstverständlich im „Al Porticchiolo“. Dieser Anfang war perfekt!

KOMMT DER WIND VON VORNE ...

Segeln wir mit Vollbesetzung, das heisst mit vier Gästen, können wir uns ein bisschen zurücklehnen und die Segelarbeit der Crew überlassen. Für die 35 Meilen von Cefalù nach Capo d'Orlando wehte nach einer Stunde Motorfahrt ein leichter Nordostwind. Dies entsprach zwar nicht den Prognosen, aber für die drei Segelnovizen waren die Bedingungen ideal. Jeder durfte mal probieren nach Kompass, Windwinkel und Speedkontrolle die Sarabella Richtung Ziel zu steuern. Max erklärte seinen Freunden die Feinheiten des Kreuzens und wir konnten mal lesen, an Deck liegen oder die kommenden Wochen für die Überfahrt nach Korfu zu planen, die wir allein bewältigen werden.



Die Crew ist motiviert ...



Wo ist der Wind?...



Max steuert unter Motor - ohne Autopilot!



Wir kommen in Cefalù an.

STROMBOLI-TOUR ODER HAFENTAG

In Lipari war mangels Wind wieder mal ein Hafentag angesagt. Max und Bruno entschieden sich, die Tagestour zum Stromboli zu machen, die wir letzte Woche gebucht hatten. Diesmal zeigte sich der Vulkan noch ruhiger und auch am Abend war nichts von einer Eruption zu sehen. Joe und Bruno F. besuchten dafür die Stadt und liessen sich durch die verwinkelten Gassen treiben.



Der Stromboli ist heute ruhig - leider.



Panarea - hier lässt es sich leben - aber mit dem grossen Portemonnaie!



Schöne, gepflegte Gärten.



San Vincenzo - der Hauptort von Stromboli. Hier lebt wer keine Angst vor einem Ausbruch hat.

RÜCKKEHR UND LETZTE REPARATUREN

Am Donnerstag und Freitag hiess es via Cefalù zurück zu segeln, wobei wir auch an diesen zwei Tagen keinen Wind hatten; eine ziemlich ungewöhnliche Situation für uns.

Wenigstens die letzte Stunde konnten wir noch ein bisschen Segeln – ein kleiner Trost für unsere geduldige Crew. Um 15 Uhr legten wir in der Marina Villa Igica in Palermo an.



Der Motor des Autopilot wird ausgewechselt.

Nun musste der Sailing Boat Service die offenen Reparaturen ausführen: Autopilot, Bugstrahlruder und unsere Toilette. Beim Ersatz der Steuerbox für den Bugstrahlruder erschwerte die Verwechslung eines Steuerkabels den Wechsel, aber den Motor des

Autopilots kriegten sie trotz verhoetzten Schrauben relativ schnell hin. Hoffen wir, dass der nun längerinhält als der Vorgänger! Die Reparatur wird erst im Herbst durchgeführt. Als sie auch noch die Toilette in Angriff

nehmen wollten, war es schon 19 Uhr. Da mir schon schwante, dass dies keine leichte Sache werden wird, schlug ich vor, die Reparatur auf Montag zu verschieben. Ich sollte Recht behalten haben!

Am Samstag flog die Crew zurück in die Schweiz. Sie hatten die Woche trotz mässigen Windbedingungen sehr genossen.

Wir bereiteten uns für die lange Überfahrt nach Korfu vor. Es lagen rund 600 Meilen vor uns. Doch wir hatten zwei Wochen

Zeit und konnten es uns leisten, günstige Windbedingungen abzuwarten.

Segelstrecke: Palermo - Cefalù - Capo d'Orlando - Lipari - Stromboli - Palermo. 135 Seemeilen



Die Überfahrt

16. - 27. Juni 2025



Zwei Wochen blieben uns, um uns von den italienischen Segelgebieten zu verabschieden und in unserem neuen Heimatrevier der ionischen Inseln niederzulassen. Zum letzten Mal besuchten wir die Häfen der Nordküste von Sizilien, überquerten die Strasse von Messina und segelten entlang dem italienischen Stiefel bis nach Korfu. Es gab einiges zu erleben.

DIE RARE WARE WIND

Zum vierten Mal versuchten wir das Wenige an Wind auszunutzen, als wir am Dienstag, nach Erledigung der letzten Reparaturen in der Marina Vill Igica in Palermo, ablegten.

Doch zuvor kam Luigi an Bord. Er hatte Wort gehalten und am Montag endlich unser WC wieder sch..tauglich gemacht. Der Abflussschlauch war voll verkalkt, da ging gar nichts mehr durch.

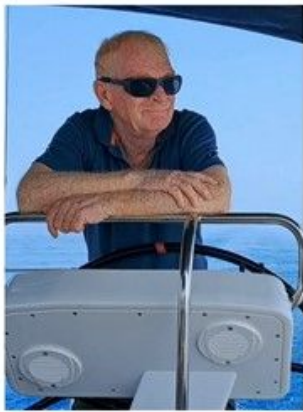
Mit der Souveränität von echten Profis und vielen Verrenkungen, da Hanse alles schön hinter Möbel versteckt montiert hat, schafften sie die Montagearbeiten in drei Stunden. Wir waren sehr erleichtert!



Durch diese Schläuche geht nichts mehr durch!



„Tutto a posto“ – Wir schaffen das!



Der Autopilot steuert wieder zuverlässig. Zeit zum relaxen.



Zum letzten Mal in Cefalù. Diesmal vor Anker.

Um 13.30 Uhr konnten wir endlich ablegen, füllten noch die zwei Dieseltanks (Wochenverbrauch 105 Liter!) und mo-

torten in vier Stunden nach Cefalù. Heute ankerten wir vor dem Hafen und sparten rund

105 Euronen. Die erste Etappe Richtung Griechenland war geschafft!

DAS NÄCHSTE KAP

Am Morgen schien zwar mit etwas Bewölkung Wind über die Hügel von Cefalù aufzukommen und wir konnten tatsächlich für eine viertel Stunde segeln. Doch dann fiel der Wind wieder zusammen und wir waren gezwungen, wieder zu motoren. Das letzte Mal, dass wir von diesem Segelgebiet enttäuscht wurden.

Erst 15 Meilen vor dem Ziel regte sich eine schwache Brise von acht bis neun Knoten, so dass wir mit Gross und Reacher dem heutigen Ziel (Capo d'Orlando) näher kamen. Diesmal ging es einfacher, da der Bugstrahler nun endlich wieder funktionierte.



*Heute ist Wäschetag in der ***** Marina von Capo d'Orlando*

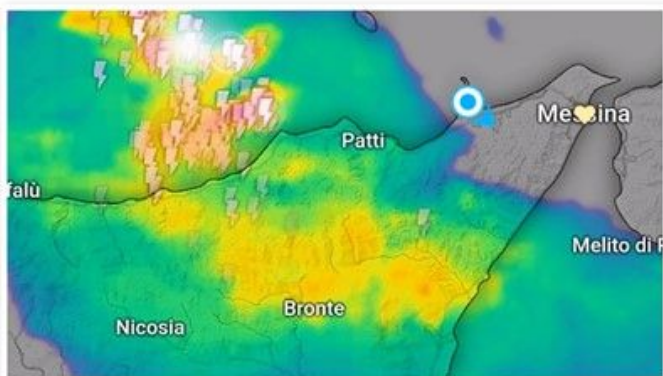
Regi konnte von den tollen Waschmaschinen und Tumblern profitieren und die Wäsche der letzten zwei Wochen waschen.

MILAZZO - EIN HISTORISCHER KRIEGSORT

Heute Mittwoch war es gewittrig und recht drückend heiss. Am Anfang konnten wir mit dem Reacher bei 10-12 Knoten segeln, aber da wir vor dem Gewitter im Hafen sein wollten, beschleunigten wir die Sache und warfen den Gockel an. Schon um 14 Uhr legten wir in der kleinen Marina von Milazzo längsseits neben den vielen Fähren an. Und genau das war das Problem: Der Swell liess die Sarabella auf und ab tanzen und weil der Steg so niedrig war, musste man die Fender quasi auf Wasserhöhe anbringen, damit sie nicht auf den Steg gedrückt wurden.

Am Donnerstag machten wir wieder mal einen Hafentag und erkundeten Milazzo Stadt. Das historische Highlight war die riesige Befestigungsanlage (Castello di Milazzo) über der Stadt.

Hier fanden vor 300 Jahren die grössten strategischen Schlachten statt, da man mit der Eroberung von Milazzo offenbar die Macht über ganz Sizilien bekam. Später wurde es bis 1960 als Gefängnis genutzt und blieb bis 1990 vernachlässigt bevor es aufwändig renoviert worden war.



Wir hatten Glück: Die Gewitter blieben westlich von uns!



Marina di Milazzo: Sieht ordentlich aus, aber es täuscht. Der Swell der Fähren drücken die Sarabella auf den Steg.



Die Stadt Milazzo bietet einiges an Sehenswürdigkeiten. Schöne Alleen und Palazzi.

DIE HISTORISCHE BEDEUTUNG VON MILAZZO

"Nach der erneuten Eroberung durch die Anjou im Jahr 1341 und bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts stand Milazzo fast ein Jahrhundert lang im Mittelpunkt zahlreicher unruhiger Kriege, die Sizilien mit Blut überzogen. Während der spanischen Herrschaft gewann die Stadt an strategischer Bedeutung. Aus dieser Zeit stammen die wichtigsten und imposantesten Befestigungsanlagen des historischen Schlosses, die noch heute zu bewundern sind. Sie war auch mehrmals Sitz des Vizekönigs von Sizilien.

Am 20. Juli 1860 war Milazzo Schauplatz der berühmten und entscheidenden Schlacht zwischen den Truppen Garibaldis und den Truppen von Franz II. von Bourbon. Mit der Entstehung des Königreichs Italien verlor die Stadt ihre militärstrategische Bedeutung." (Aus dem Fremdenführer von Milazzo)



LAST STOP MESSINA

Heute war unser letzter Segeltag auf Sizilien und er glich den vergangenen: Wenig Wind und viel Motoren. Ein letzter Blick zurück auf Milazzo beeindruckte uns nochmals mit der Dominanz des Castello.

Nach 15 Meilen umrundeten wir um 12.50 Uhr die Nordostecke von Sizilien; ein Meilenstein. Damit hatten wir mit den Törns der letzten zwei Jahre ganz Sizilien umrundet!

An diesem Nadelöhr, dass nur drei Kilometer breit ist, soll dieses Jahr das Jahrhundertprojekt einer der grössten Hängebrücken starten. Man rechnet mit acht Jahren Bauzeit und Kosten von 15 Milliarden Euro! Im Hafen gab es noch Hafenkino vom Feinsten: Es legten gleich zwei Kreuzfahrtschiffe unmittelbar vor uns ab.



Das monumentale Brückenprojekt zwischen Sizilien und Kalabrien. 15 Milliarden teuer!



Die Nordostecke von Sizilien und der Eingang in die Strasse von Messina. Für uns ein Meilenstein!



Hafenkino vom Feinsten in Messina. Das Liegen ist wegen dem ewigen Fährverkehr sehr unruhig! Keine Marina zum Verweilen!

DIE REISE UM DEN STIEFEL

Zum letzten Mal schauten wir um 06.00 Uhr zurück nach Sizilien und überquerten die Schifffahrtsstrasse von Messina. Kalabrien empfing uns mit einem wunderbaren Sonnenaufgang. Mit Windstärke fünf kamen wir mit acht bis neun Knoten unter Reacher anfangs gut voran. Doch kaum waren wir um die „Zehe“ des Stiefels gesegelt, fiel der Nordwind zusammen.



Über Kalabrien bilden sich zum Sonnenaufgang schon die ersten Gewitterwolken.

Bis zur Südspitze von Italien, dem Capo Spartivento liess uns der Wind im Stich. Dann wechselten sich wegen Gewitterstörungen die Verhältnisse viertelstündlich, einmal mussten wir sogar das Grosssegel reffen.

Um 16.30 Uhr meldeten wir uns bei der Hafeneinfahrt der Marina della Grazie in Rocello Ionica an, da er bei unserem Tiefgang von 2.40 m wegen Versandung nur mit einem Pilotboot der Marineros befahren werden darf. Der Untiefenalarm piepste unaufhörlich, wir hatten gerade noch 20 cm Luft unter dem Kiel. Beim Anlegen drehte der Wind urplötzlich, die Fender waren auf der falschen Seite und nur dank der schnellen Reaktion der Marineros blieben wir von Kratzern verschont.

Wir hatten 66 Meilen geschafft, aber nur 14 unter Segel zurück gelegt. Der Marinapreis stimmte für einmal: € 85. Es hatte ein super Restaurant im Hafen, wir liessen es uns nach diesem anstrengenden Tag gut gehen.



65 Meilen von Messina bis Rocello Ionica – der längste Schlag bis Griechenland.

DIE DOOFE SANDBANK

Dieser Tag (notabene Sonntag) hatte es in sich. Zuerst versuchten wir nach dem Motto „es wird schon schiefgehen“ ohne Pilot aus der Marina Rocella Ionica rauszukommen, da er über Funk nicht geantwortet hatte und sassen prompt auf der Sandbank fest, so dass der Marinero, der dann doch noch kam (!) und uns runterstossen musste. Es war nichts passiert, da es nur Sand war. Die Anzeige auf der aktuellen Navionics App war auf jeden Fall unbrauchbar. Es wäre aber gescheiter, wenn die Marina das brauchbare Fahrwasser mit Bojen begrenzen würde!



Die wandernde Sandbank vor der Marina lässt uns kurz aufsitzen. Navionics ist unbrauchbar!

CROTONE

Nach diesem Intermezzo mit einem Adrenalinschuss (!) sah es wieder nach einem gemütlichen „Sonntagsfährtli“ aus, wir kreuzten gemächlich bei acht bis zehn Knoten Wind gegen Crotone zu.

Dann wechselte der Wind innerhalb von Minuten um 60 Grad und nahm auf Windstärke fünf zu. Wir hatten alle Hände voll zu tun um Schwimmwesten zu montieren und zu reffen, da sich dann auch noch ein ekliger Wellengang aufbaute, der die Sarabella in die Täler knallen liess – kein schönes Geräusch!

Eine Stunde später gab der Wellengang glücklicherweise nach und das Rodeo war vorbei. Um 19.40 Uhr legten wir nach 67 Meilen ein bisschen erschöpft in Crotone an. Regi hatte zum Glück das Nachtessen schon vorbereitet – Menu surprise – und um zehn Uhr legten wir uns nach einer obligatorischen Runde Rummy Cup in die Kojen.



Die wandernde Sandbank vor der Marina Rocella Ionica lässt uns kurz aufsitzen. Navionics ist unbrauchbar! Ich habe den Fehler schon vor zwei Jahren gemeldet!



Die Hafenpromenade von Crotone.



AARIVEDERCI ITALIA!

Um 05.30 Uhr hiess es heute aufstehen, denn wir hatten 70 Meilen bis zum letzten italienischen Hafen am Stiefelfersen (Leuca) vor uns. Die Windprognosen waren einmal mehr wenig verheissungsvoll: Vier bis acht Knoten Wind. Ab acht Knoten (Windstärke drei) können wir mit akzeptabler Geschwindigkeit die Segel setzen.

Dafür war die Morgenstimmung mit dem glitzernden Wasser einmalig. Leider reichte das nur für zehn Meilen, den Rest mussten wir motoren. Das war wenig spannend und doch war es immer notwendig Ausguck zu halten. Einmal mussten wir einem fünf Meter langem Baumstamm ausweichen – das hätte recht geknallt! Nach zwölf Stunden legten wir um 18 Uhr in der Marina an.



Wundervolle Morgenstimmung bei der Überfahrt nach Griechenland



Leuca der letzte italienische Hafen.

KALIMERA GRIECHENLAND !

Heute hatten wir endlich den Wind, auf den wir zwei Wochen gewartet hatten: Zehn bis zwölf Knoten (Windstärke drei) und ein Amwindkurs! So muss Segeln sein und Italien zu verlassen, fiel uns tatsächlich leicht. Leuca verschwand schnell bei acht Knoten Fahrt im Dunst und in der Strasse von Otranto mussten wir lediglich auf die Berufsschiffahrt aufpassen. Wenn man aber deren Funkgespräche zuhört, zweifelt man an deren navigatorischen Kompetenz. Ein Tanker funkte: "Change your course to starboard!" Der andere antwortete: "I have mountain on my starboard side!" Der erste Tanker: "Ok, I see now. I change my course to starboard". (!)



Flaggenwechsel: Wir sind wieder in griechischen Gewässern gelandet.

Nach 50 Meilen herrlichem Segeln unter Reacher und Gross waren wir wieder – nach zwei Jahren Exil – in griechischen Heimatgewässern. Wir ankerten auf der Insel Ericoussa. Morgen hiess es zuerst mal Ausklarieren im benachbarten Albanien um die EU-Steuer Gesetze einzuhalten, bevor wir in die Gouvia Marina in Korfu werden einlaufen können.



Kurzes Anlegen in Saranda, um aus der EU auszuklarieren.

UNSER NEUER HEIMATHAFEN

Am Nachmittag ankerten wir kurz vor dem Hafen von Saranda, um unsere Papiere der Agentin zu übergeben. Keine viertel Stunde später stand sie mit den Ausklarierungspapieren am Quai, ich musste nicht mal aus dem Dingy steigen. Nach zwei Stunden hatten wir unseren Meilenstein erreicht: 2500 Meilen in zwei Monaten! Wir legten in der riesigen Gouvia Marina in Korfu an. Jetzt kam der griechische Agent an Bord und am Abend hatten wir unser Transitlog (Segelerlaubnis für Griechenland) erhalten.

Für die nächsten drei Wochen kommt unsere Familie mit Kindern an Bord und wir werden die ersten Ankerplätze und Inselnorte erkunden. Danach werden wir eine fünfwöchige Sommerpause einlegen.

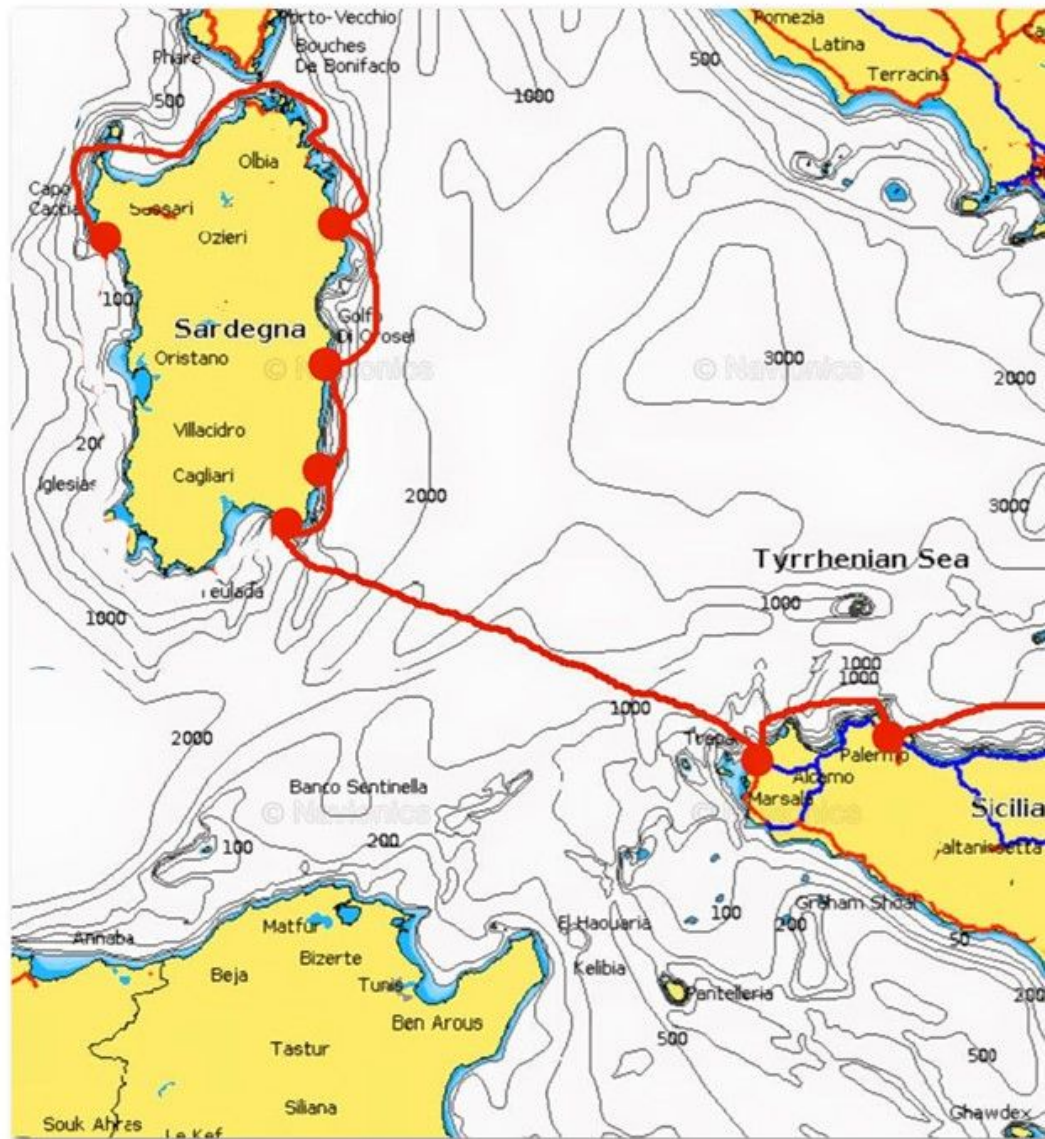
Segelstrecke: Alghero - Olbia - Villasimius - Palermo - Messina - Crotone - Leuca - Korfu. (s. Plan nä. Seite)



Unser neue Heimathafen: Gouvia Marina in Korfu

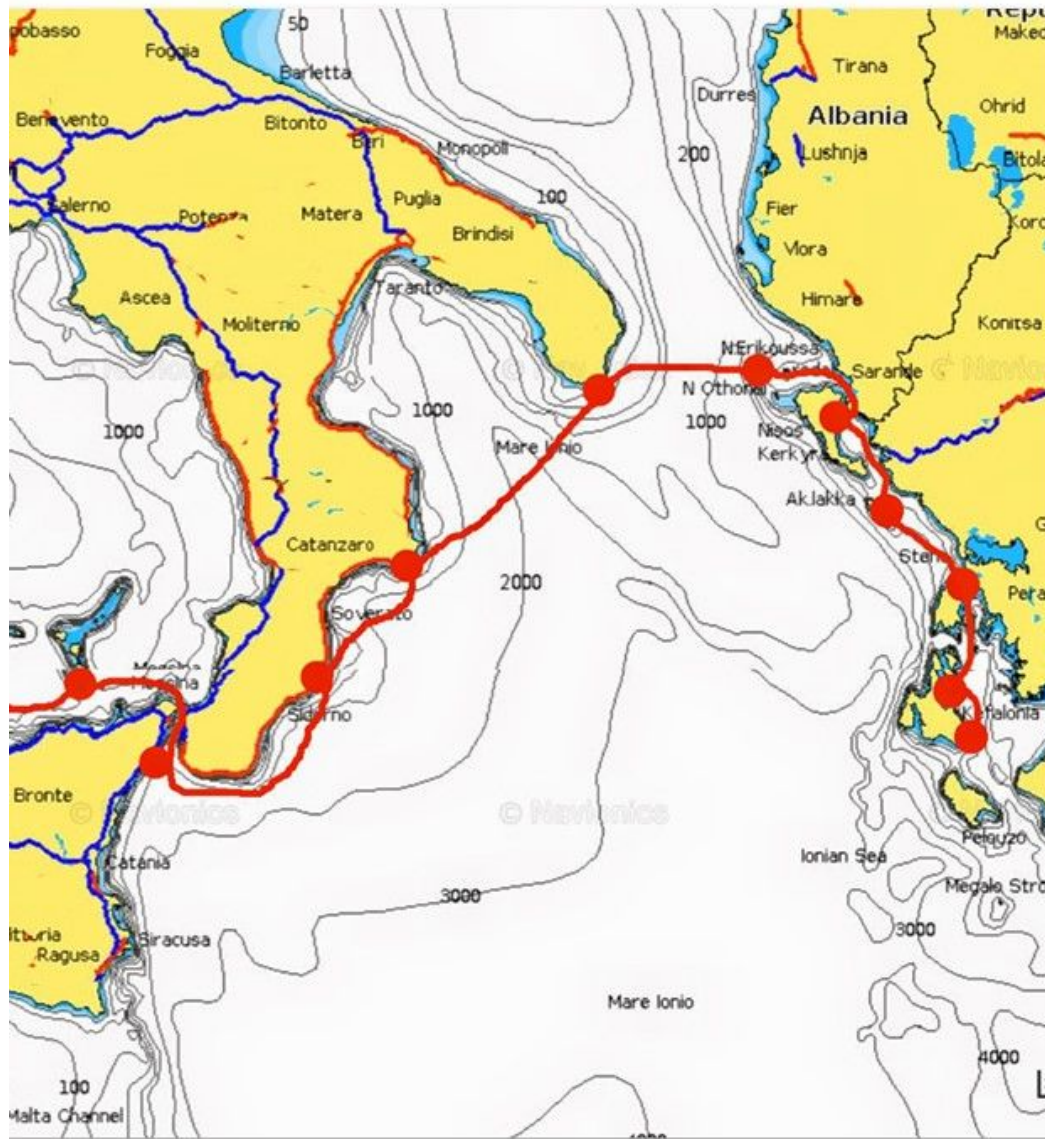


Die Segelstre



Alghero - Olbia - Villasimius - Palermo - Äolische Inseln - Messina - Crotone - Leuca -
Korfu - Paxos - Lefkas - Meganisi - Kefallonia - Ithaka - Korfu, total 3'000 sm

eck 2025



Der Familientörn

03. - 20. Juli 2025



Mit unserer Familie erkundeten wir das erste Mal die Ionischen Inseln. Das war nicht sehr einfach, da die Brücke in Levkas immer noch gesperrt war und wir mit den Kindern, die Törnstrecken den Windverhältnissen anpassen mussten. Zuerst segelten wir mit Sarah und Chregu bis nach Kefallonia und dann mit Rahel, Matteo, Leandro und Ella entlang der griechischen Festlandküste bis Sivota.

UNSER LIEBLINGSPLATZ

Wir waren ja schon mit der "alten" Sarabella vor zehn Jahren in der ionischen Inselwelt herum gesegelt. Deshalb waren wir gespannt, was sich nun alles verändert hatte.

Mit Sarah und Chrigu liefen wir gleich mal Sivota, an der griechischen Festlandküste an. Dank einem Tipp von Segelfreunden liessen wir die Marina rechts liegen und steuerten eine kleine Bucht an namens Karvouno Beach an.

Und dieser kleine Steg mit dem idyllischen kleinen Sandstrand entpuppte sich als Geheimtipp. Auf Strom- und Wasseranschluss musste man zwar verzichten, dafür lag man hier gratis, wenn man im Restaurant des Strandes ass. Die Menüs waren ausgezeichnet und ende Saison hatten wir sicherlich acht Mal hier angelegt. Nico und Jorgos empfingen uns immer sehr herzlich und hatten immer einen treffenden Spruch auf Lager. Blieben wir für zwei Nächte, besuchten wir auf einem kleinen

Fussmarsch Sivota, gingen einkaufen und schauten bei einem Cappuchino den zahlreichen Badetouristen zu, die sich mit den Taxibooten zu den vielen Stränden chauffieren liessen.



Karvouno - Hier liegt man sicher!



Nico und Jorgos empfangen uns immer herzlich.

PLATARIA - EINE WEITERE ENTDECKUNG

Kaum fünf Meilen weiter nördlich liegt in einer tief eingeschnittenen Bucht Plataria. Babis, der umtriebige Hafenmeister reservierte uns einen Hafenplatz, obwohl die Marina ziemlich leer war. Den Grund fanden wir schnell heraus: Die neuen Besitzer, die italienische Grimaldi Familie, hatte die Preise um 100% angehoben ohne viel an der Infrastruktur zu verbessern. Es hatte nicht mal eine Toilette oder Dusche.

Wir zahlten 80 Euro für eine Nacht, was für griechische Verhältnisse weiter über dem Durchschnitt liegt. Das war schade, denn diese Marina ist beim vorherrschenden Nordwestwind sehr sicher und in Babis Restaurant, dem "Officer's Taverna" ass man ausgezeichnet. Auch der Badestrand eignet sich ausgezeichnet für Familien. Liegestühle, Duschen und Getränke gehören zum Service. Leandro und Ella konnten hier den ganzen Tag baden!



Ella genießt den idealen Badestrand.



Heute steuert Leandro!



Mit Rahel, Matteo und den Kindern im Restaurant des Hafenmeisters Babis.



Abendstimmung in Plataria.

AUSSEN HERUM

Da Sarah und Chregu zwei Wochen an Bord waren, wollten wir unbedingt die südlichen ionischen Inseln besuchen. Die griechischen Behörden hatten aber nichts geschwieferes gewusst, als der Verbindungsbrücke von Levkas, die das Tor zu diesen Inseln bedeutete, die Lizenz zu entziehen - und dies mitten in der Hochsaison!

Es blieb uns folglich nichts anderes übrig, als aussen herum, die Westküste von Levkas hinunter zu segeln. Doch mit Segeln war es nichts zu wollen. Die Steilküste mit den eindrucklichen Felsen war zwar eine Augenweide, aber zum Ankern wegen der Dünung völlig ungeeignet.

So motorten wir 25 Meilen bis zur Südecke von Levkas und bogen in die weitläufige Bucht Vasiliki ein. Diese Bucht gilt als Mekka für die Surfer und Kite-Fans und obwohl vorher Flaute geherrscht hatte, blies hier ein konstanter Nordwestwind von fünf Beaufort!

Schon von weitem wurden wir von den Guides angewiesen, gnädigst die rasenden Surfer nicht zu stören und möglichst nahe am Ufer zu ankern. Offenbar war es ein Riesengaudi zwei Meter hinter unserem Heck vorbei zu rauschen und ehrlicherweise war es spektakulär ihren gewagten Manövern und Jumps zuzuschauen: Hafenkino der anderen Art.



Die hohe Felsküste von Lefkas ist eindrucklich ab leider voll der Dünung ausgesetzt.



Die Südecke von Levkas mit seinem Leuchtturm als Wahrzeichen.



Die Bucht von Vasiliki ist der Mekka der Surfer. Man muss sich als Yacht an den Rand stellen und kriegt dafür Hafenkino geliefert.

BUCHTEN-HOPPING

Es blieb uns genügend Zeit um einen zweiten Hotspot von Levkas anzusteuern: Syvota. Der ist zwar nicht für Surfer gedacht, aber bei den Seglern sehr beliebt, da er neben ausgezeichnet geschützten Stegplätzen, feine Restaurants, gute Läden und eine eigene "Yachtie-Ambiente" bot.

Es war erstaunlich, wie sich diese Bucht in den letzten Jahren verändert hatte: Während man früher, wie in Griechenland üblich, mit Buganker am Kwai gleich vor einer der zahlreichen Tavernen angelegt hatte, so waren jetzt zehn Stege mit Mooringeinen, Strom- und Wasseranschlüssen angelegt.

Aus Prinzip reservieren wir unsere Hafenplätze immer im Voraus, da für unsere Schiffgröße das Angebot beschränkt ist. Deshalb motorten wir gemütlich gegen fünf Uhr zu dem Stegplatz, nur um festzustellen, dass wir zwanzig Meter vorher aufpassen und uns rückwärts befreien mussten. Von wegen "no problem" des Tavernenwirts! Zum Glück hatte es noch einen freien - den letzten - Platz an einem anderen Steg.

Abends wollten wir "dick" essen gehen und fanden ein Gourmet-Restaurant (*Blue Sage*), wo wir für einmal anders als nur griechische Menüs probieren konnten. Wir wurden nicht enttäuscht!



Vom einfachen Hafen zum voll ausgebauten Stegangebot mit Wasser und Strom.



Wir kriegten den letzten Platz am Trocolo-Steg.



Das Gourmet-Restaurant "Blue Sage" - empfehlenswert!

INSELPARADIES

„Wir segeln heute in irgendeine Bucht“ war die Devise. Es stellte sich aber auf Grund der Windlage von fünf Beaufort Westwind heraus, dass die Auswahl beschränkt war. Da zwischen Itaka und Kefallonia der Wind auch nachts nicht abflaut, kamen weder Fiskardo noch Kioni auf Itaka in Frage. Wir machten eine 180 Grad Wende und segelten Richtung Meganisi, dem Buchtenparadies entgegen. Hier fanden wir trotz der vielen Boote doch noch ein Plätzchen, wo wir unseren Anker fallen lassen konnten. Regi und Sarah genossen den Apéro an Deck.

Eine Insel, die man nicht auslassen sollte ist Keffalonia. Obwohl anfangs des 19. Jahrhunderts von einem starken Erdbeben schwer getroffen, das 90 Prozent der Häuser zerstörte, gilt die Insel heute als Touristenmagnet. Die Segler bevorzugen vor allem Fiskardo, der als einziger Ort vom Erdbeben verschont geblieben war, was man gut an dem venezianischen Baustil (pastellfarbene Fassaden, rote Ziegeldächer und bunte Holzfenster) erkennt.

Leider kann man hier den Hafenplatz nicht reservieren, so dass wir auf der Gegenseite mit Buganker und Landleinen anlegen mussten. Da Chartersegler damit meistens Mühe haben und Kamikaze Manöver vollführen, bleibt man besser an Bord, bis alle ihr Plätzchen gefunden haben.



Die geschützte Bucht Athineros auf Meganisi. Wassertiefe: 15 Meter. Man muss viel Kette geben!



Regi und Sarah genießen den Apéro an Deck.



Fiskardo auf Kefallonia ist auch ein Hotspot und man legt am besten mit Buganker und Landleine an; manchmal gefährlich nah nebeneinander!

EIN TEURES TÖRNE NDE

Für die Rückreise nach Korfu mussten wir nochmals aussen an Lefkas hochsegeln, was wieder 30 Motormeilen mehr bedeutete, da die Nachmittagsthermik streikte. Nach einem Marinahalt in Preveza, besuchten wir die Insel Paxos, wo Alex und Keira zustiegen, die unsere Seglererlebnisse einmal aus der Nähe kennen lernen wollten.

Und sie wurden gleich Zeugen einer weiteren Geschichte, die man aber lieber vergessen würde, da sie erstens teuer und zweitens ärgerlich war. Auch Paxos hatte aufgerüstet und einen weiteren Steg am Hafeneingang montiert. Im Hafenfürer unerwähnt blieb aber, dass eine grosse Mooringkette 30 Meter weiter weg am Boden liegt. Da die dazugehörenden Mooringleinen fehlten, musste man ankern und prompt verfring sich unser Grundeisen in dieser Kette, die 15 Meter unter Wasser liegt.

Der Taucher war anderntags gleich zur Stelle, als er zwei andere Yachten aus der gleichen mieslichen Lage befreien musste. 200 Euro kostete sein Einsatz, der kaum länger als zehn Minuten dauerte und das Geld konnte man ihm gleich ins Wasser werfen.

Zum Trost ankerten wir auf Korfu - diesmal ohne Probleme - vor der angesagten Taverne *Panorama*, die in einem wunderschönen Palmenhain liegt und liessen uns kulinarisch verwöhnen. Wir waren wieder versöhnt.

Am nächsten Tag waren wir zurück in der Marina und bereiteten die *Sarabella* für die fünfwöchige Sommerpause vor. Bei 41 Grad hatten wir echt Mühe, alles zusammen zu packen und die Segel zu sichern.



Unser letzter Zwischenhalt in dem exklusiven Restaurant Panorama auf Korfu.



Die beste Location für romantische Bilder.



Segelstrecke: Korfu - Syvota - Two Rocks Bay - Vasiliki - Sivota - Fiskardo - Paxos - Korfu.

Der Levkadatörn

30. Aug. - 5. Sept. 2025



Diese Fähre auf der griechischen Insel Lefkada ist eine schwimmende

Nach den Sommerferien wollten wir die Herbstsaison mit einem einwöchigen Törn mit Eva und Max zur Insel Lefkada und zurück nach Korfu beginnen. Es war nicht mehr so heiss, dafür mussten wir auf die Gewitter aufpassen, die uns schon am ersten Tag auf die Probe stellten. Auch war nicht sicher, ob die defekte Brücke von Lefkas nun tatsächlich wieder funktionieren würde.

WENN SOGAR DIE EINHEIMISCHEN ÜBERRASCHT WERDEN

Schon von zu Hause aus hatte ich bei Nico, der seinen Restaurantsteg vor dem wunderschönen Karvouno Beach managt, einen Platz reserviert. Hier gibt es zwar weder Strom noch Wasser, dafür ist die Ambiente unschlagbar: Ein kleiner Sandstrand, sauberes Wasser und gleich dahinter das gute Restaurant, wo man isst und dafür keine Liegegebühr zahlt.

So schien der erste Segeltag nach einer kurzen Einführung für die Neulinge Eva und Max, gut geplant zu sein, als wir bei Südwind von drei Beaufort um 11.30 Uhr in der Gouvía Marina ablegten. Der Wind stimmte, aber die südliche Richtung und die Bewölkung deuteten auf eine Wetterveränderung hin und die Prognose von Windfinder sagte Gewitter voraus. Doch der Steg von Karvouno liegt in einer

geschützten Bucht und wir machten uns keine grosse Sorgen. Um fünf Uhr empfing uns Nico wie alte Freunde und wies uns einen Platz zu.



Das sieht nicht gut aus! Eine schwarze Gewitterfront nähert sich.

Zwei Stunden später verdüsterte sich der Himmel und eine schwarze Wand näherte sich von Nordwest. Zur Sicherheit montierte ich schon mal eine Springleine, doch dann donnerte eine Böenwalze mit einem See-gang genau auf unseren Steg zu.

Schnell stopften wir die restlichen Fender zwischen uns und dem Nachbarboot. Dann mussten wir sogar den Motor starten um eine zweite Mooringleine dichtnehmen zu können, da unser Mast das Rigg des Nachbarboots berührte. Selbst Nico war von der Heftigkeit des Gewitters überrascht. Das war knapp!



Der verwüstete Sandstrand von Karvouno Beach.

Nach dem Spuk assen wir im Restaurant, das gewöhnlich den schönsten Sonnenuntergang gewährte, vor geschlossenen Jalousien.

Es regnete wie aus Kübeln und das Wasser drang sogar ins Restaurant, so dass wir den Tisch verschieben mussten.

TWO ROCKS BAY - ABER MIT SWELL

Für den zweiten Segeltag war ein relativ kurzer Schlag bis zur (gewöhnlich) gut geschützten Bucht von Two Rocks Bay zwei Meilen südlich von Parga vorgesehen. Die Flaute kam uns entgegen um die Batterien zu laden, bis wir nach einer Stunde herrlich mit dem Reacher 20 Meilen nach Süden segeln konnten.

Normalerweise ist diese populäre Bucht ziemlich voll, aber heute hielt es sich in Grenzen. Doch der Swell von letzter Nacht trübte ein wenig die Stimmung, obwohl unsere Crew dies ziemlich gelassen hinnahm. Erst um Mitternacht hörte das Geschaukel auf und wir verbrachten eine ruhige Nacht ohne Ankerwache.



Two Rocks Bay - für einmal nicht übervoll.

WIE GRIECHEN EINE BRÜCKE ERSETZEN

Gemäss den Informationen unserer Marina sollte die provisorische Brücke zum Lefkas-Kanal um zwei Uhr öffnen. Wir zogen also den Anker guten Mutes um neun Uhr ein und nahmen die 20 Meilen unter den Kiel. Mit fünf anderen Booten warteten wir geduldig auf die Öffnung dieser seltsamen Notlösung mit eine Fähre, die alle paar Stunden zur Seite fuhr um den Strassenverkehr zu stoppen und uns Yachten durchzulassen.

Als um zwei Uhr immer noch nichts geschah, versuchten wir per Funk Kontakt mit der Fähre aufzunehmen – vergeblich. Dann telefonierte ich mit der Marina Lefkas, die uns dann mitteilte, dass die Brücke heute wegen „technischer Probleme“ nicht geöffnet werde. Es wäre schön gewesen, wenn wir das früher gewusst hätten! Jetzt mussten wir Plan B – den man als Segler ja immer im Sack hat – umsetzen.

Wir segelten wieder zurück nach Preveza, passierten den Einfahrtskanal und segelten in den ambrakischen Golf. Es war eine herrliche Fahrt bei vier Windstärken durch eine Landschaft wie auf einem See mit viel Wald und lauschigen Ankerplätzen. Vor dem kleinen Städtchen Vonitsa gingen wir vor Anker und assen dann gemütlich in einem Fischrestaurant, das uns ein Segelfreund empfohlen hatte.



Diese Fähre als Brückenersatz muss bei der Öffnung für die Yachten quasi umparkieren. Eine gute Improvisation - typisch griechisch!



Unsere Crew vor dem Steg in Vonitsa (Ambrakischer Golf)



Der Sonnenuntergang in Vonitsa.

LEFKAS - ZWEITER VERSUCH

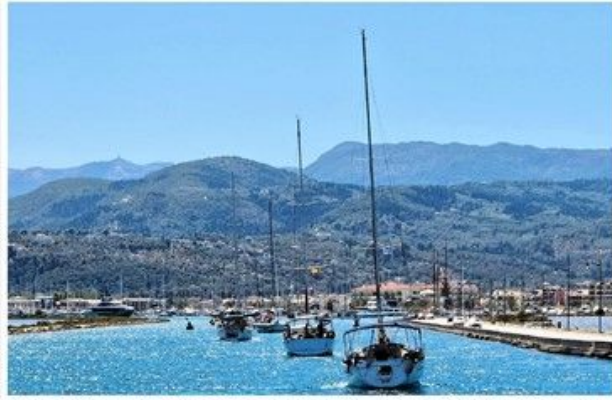
Heute nahmen wir den zweiten Anlauf um in den Levkaskanal zu kommen. Die Brückenfähre öffnete tatsächlich um 14 Uhr und das Tor zur südionischen Inselwelt war nun offen. Wir segelten raumschots bei guten fünf Beaufort die abwechslungsreiche Küste von Levkas hinunter und legten um 17 Uhr in Syvota an.

Man merkte, dass die Hauptsaison vorbei war. Wir hatten zwar am Steg von Trocolo bei Viola, der netten Stegmeisterin, einen Platz vorreserviert, aber es hatte noch einige freie Moorings.

ENDLICH SCHÖNER WIND

Für heute war recht viel Wind angesagt. Und tatsächlich, als wir durch die Enge zwischen der Insel Levkas und Meganisi kreuzten, setzte ein böiger Nordwind von 15-20 Knoten ein. Max steuerte heute zum ersten Mal und kriegte das recht gut hin, bis wir in der Marina Lefkas anlegten. Schön, dass wir hier nichts zahlen mussten, da diese Marina auch zur D-Marin Gruppe gehört und wir sieben kostenlose Anlegetage zugut haben.

Da wir den Öffnungszeiten der Brücke noch nicht so ganz trauten, standen wir schon um sieben Uhr auf und reihten uns in die beachtliche Reihe der Yachten ein, die durchfahren wollten. Und tatsächlich, sie öffnete pünktlich um acht Uhr. Nach einem Zwischenstopp in am Festland bei unserem Freund Nico legten wir am Freitag in unserer Marina Gouvia an.



Der Kanal ist endlich offen!



Max steuert uns nach Levkas zurück.



Sonnenaufgang in der Marina Lefkas. Um 08.00 Uhr geht es durch die Brücke.

Der zweite Herbsttörn

06. - 18. Sept. 2025



Wir machten nochmals eine ähnliche Tour wie letzte Woche und segelten mit Sonja wieder Richtung Süden. Der Herbst machte sich mit Gewitterfronten bemerkbar. Entscheidend war die Öffnung der Levkada Brücke um weiter planen zu können. Der Wind liess uns in diesen zehn Tagen aber oft im Stich und ein Dieselpromblem zwang uns neu zu disponieren.

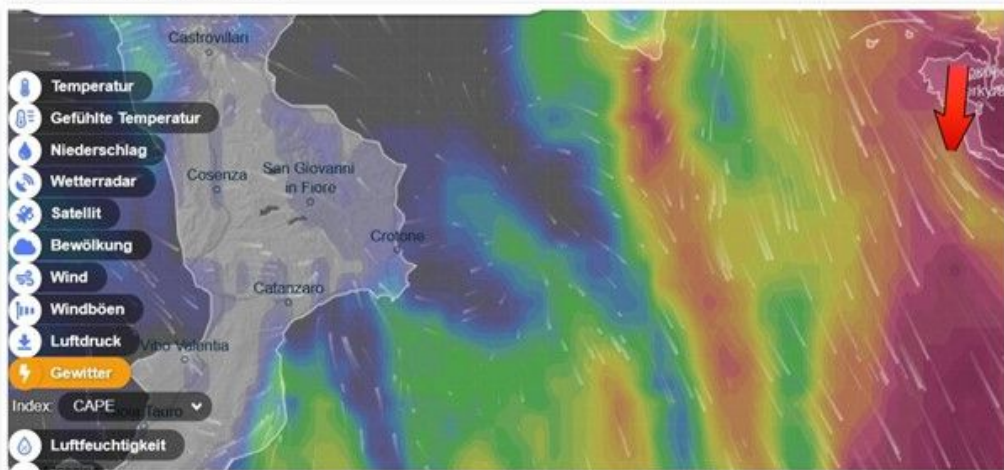
GEWITTER JA ODER NEIN?

Gestern hatten wir unseren zweiten Herbsttörn mit Sonja gestartet und motoren nach einem Einkaufsmarathon am Nachmittag zurück nach Syvota. Für heute fiel uns die Entscheidung schwer, da die Wetter-App Ventusky wieder eine Gewitterwarnung herausgab. Wir entschieden uns für einen sicheren Platz und legten am Steg auf der Insel Paxos im Hauptort Gaios an, nachdem wir gemütlich die zwölf Meilen vom Festland zur Insel rübersegelt waren.

Der einzige Unsicherheitsfaktor war die Frage, ob es eine freie Mooringline am neuen Steg beim Hafeneingang hatte. Letztes Mal im Juli hatten wir ja den Anker gesetzt und der verfring sich prompt in einer unsichtbaren Mooringkette auf 15 Meter Tiefe, was Taucherkosten von 200 Euro zur Folge hatte. Jetzt waren wir gespannt, ob die defekten Mooringleinen ersetzt worden waren - "Ochi", auf griechisch nein. Aber wir hatten Glück, der Tag ist gerettet!



Sonja kommt mit uns nach Lefkas.



Gewitter ja oder nein? - Wir hatten Glück, es blieb über dem Festland.

NOCHMALS TWO ROCKS BAY

Wenn man am Morgen loslegt, ist die Chance gross, dass es keinen Wind hat. Wir überlegten auf Antipaxos in dieser „blauen Lagune“ zu ankern und zu baden, aber sie war nach wie vor überfüllt und wir drehten ab. Wir motorten rüber zur elf Meilen entfernten Bucht Two Rocks Bay am Festland. Dort ist das Wasser fast genau so blau, dafür ist es ruhig. Die Fische tanzten nur so um unser Schiff herum, es sah aus wie in einem Aquarium! Das Ankern war ein bisschen tricky, da die Bucht zwar geschützt ist, aber die Wirbel die Boote rundherum schwojen liess. Trotzdem setzten wir bei sieben Meter Wassertiefe fünfzig Meter Kette; eine Methode, die sich bewährt hatte.

WIEDER MAL MARINA

Nach drei Nächten ohne Strom und Wasser mussten wir wieder mal eine Marina anlaufen, obwohl die Ladung der neuen Batterien viel effizienter war. Die Nacht war ruhig und der Sonnenaufgang in der Two Rocks Bay war eindrucklich. Um neun Uhr nahmen wir den Anker hoch und nach vier Stunden (leider wieder unter Motor) passierten wir die Brücke und legten in der Marina von Lefkas an.

Morgen werden wir nochmals vor Anker gehen, schliesslich ist dieses Revier wegen der windlosen Nächte ideal dafür.



Unser Aquarium am Heck.



Two Rocks Bay mit illustren Nachbarn.



Trotz neuer Batterien müssen wir nach 3 Tagen Ankern in der Marina nachladen.

LIEBLINGSPLATZ UND DIESELPROBLEME

Nach einer windlosen Nacht vor Anker in der Atherinos Bucht auf Meganisi kam um neun Uhr plötzlich Wind auf drückte die Sarabella zu nah aufs Nachbarschiff. Regi sprang schnell ins Wasser und löste die Landleinen. Wir freuten uns schon auf einen interessanten Segelmorgen, aber nach einer halben Stunde war der Spuk schon vorbei und wir mussten wieder motoren. Plötzlich stellte der Motor ab und ich musste auf den zweiten Tank umschalten. Das war uns noch nie passiert!

Die Ursache war rätselhaft, da der Tank weder leer war noch sollte er verschmutzt sein. Wir werden ihn nächste Woche in Gouvia inspizieren lassen. Schon um 13 Uhr legten wir in Sivota an. Mir war nicht ganz wohl bei diesem Motorenausfall, da dies in einem Gebiet mit wenig Wind zu

Abschleppaufwand mit hohen Kosten und lästigen Fragen der Küstenwache betreffend die Betriebssicherheit führen kann. Ich fragte deshalb Viola, die Stegmeisterin, ob sie einen Techniker auftreiben könnte, was sie bejahte. Wir machten aus dem windlosen Tag einen Wandertag. Eine knappe Stunde marschierten wir den Hügel hoch bis zur Bar „Galizio“, wo man eine herrliche Aussicht auf die Bucht hatte.

Mit dem Techniker wurde übrigens nichts, wir werden warten müssen, bis wir wieder in Gouvia sind. Es blieb die Hoffnung, dass der zweite Tank nicht auch verschmutzt war! Einen Filterwechsel konnte ich zur Not selber vornehmen.



Dank der Umschaltmöglichkeit der Dieseltanks können wir weiterfahren.



Aus dem (windlosen) Segeltag wird ein Wandertag von Sivota zum 2 km entfernten Restaurant "Galizio", wo man eine herrliche Aussicht hat.

EXODUS IN DER MARINA LEFKAS

Nach der ruhigen Nacht in Syvota wollten wir für Samstag zurück in die Marina Lefkas. Der Südwind liess uns kaum eine Meile unter Segel vorwärts kommen, da fiel er schon zusammen und wir mussten motoren. Wir streckten ein bisschen die Zeit, da wir erst um sechs Uhr abends einlaufen durften und machten noch einen Ankerhalt vor dem Kanal.

Als wir schliesslich um 18 Uhr den Kanal hochfuhren, verstanden wir, weshalb uns die Marina nicht vorher herein liess: Es kamen uns ungefähr 50 Chartersyachten entgegen, eine schneller als die andere und meistens noch am Überholen, obwohl die maximale Geschwindigkeit im Kanal auf fünf Knoten beschränkt wäre.

Wir tankten am Eingang der Marina. Vor allem wollte ich herausfinden, ob meine Vermutung richtig war, dass der Grund für das Aussetzen des Motors ein leerer Tank auf Steuerbord war. Ich lag falsch: Der Motor stellte nur im Standgas ab, was vermuten liess, dass der Diesel leicht verschmutzt war.



Luftbild der Marina Lefkas und des Kanals (Quelle: D-Marin)



Alle wollten am Sonntag noch durch die "Brücke". Im Hintergrund die Fähre als Ersatz.

LETZTE BRÜCKENPASSAGE

Heute war der letzte Tag mit gesicherten Öffnungszeiten der improvisierten Brücke. Wie es nächste Woche weitergehen soll, wusste niemand. „We don't have official informations“, sagte die Marina. Dementsprechend gross war der Andrang für die zehn Uhr Öffnung. Auf jeder Seite warteten sicherlich fünfzig oder mehr Yachten, das Gedränge war dementsprechend gross, aber alle hielten sich an die Regel des Rechtsverkehrs.

Nach der Durchfahrt motoren wir die sechs Meilen bis Preveza und legen um den Mittag in der Marina an.

Wir lagen neben einem holländischen Paar mit Hund auf einer 40-jährigen Hanseat Yacht. Es stellte sich heraus, dass der Skipper (Wim) uns vor zwei Wochen beim grossen Sturm mit den Mooringleinen in Karvouno Beach geholfen hatte und heute half er mir, die Dieselfilter zu wechseln.

Es hatte tatsächlich Schleim im Auffangglas. Der Motor lief nur ein paar Minuten auf dem verseuchten Tank, aber es musste trotz unserer Behandlung mit Diesel-Zusatz noch Restschmutz in der Leitung haben.

Am Donnerstag wird der Mechaniker in Gouvia die weitere Säuberung an die Hand nehmen müssen.

Die Dieselfilter waren tatsächlich sehr verschmutzt.



Am Abend gehen wir alle zusammen essen. Peter und Lotti, unsere Schweizer Segelfreunde sind auch noch dabei. Wim und Petra führen uns zum besten Griechische Restaurant, das „Kaikis Mermaid“. Wir essen hervorragend.

PARGA: PLATZVERTEIDIGUNG

Wir legten um elf Uhr in Preveza ab. Heute sollte es schönen NW-Wind geben. Gegen ein Uhr begann es tatsächlich zu blasen und wir konnten mit zehn Knoten Wahrem Wind und sechs Knoten Fahrt aufkreuzen. Um drei Uhr legte er noch einen Zacken zu und wir refften zweimal das Grosssegel. Es machte wirklich Freude, wieder mal richtig zu segeln!

Um 16.30 Uhr reichten wir uns im Feld der unzähligen Ankerlieger ein. Wir hatten einen guten Platz vor der (versandeten!) Marina und liessen gleich mal 70 Meter Kette runter, da es immer noch starke Böen hatte. Aber wir mussten den Platz verteidigen, es kamen immer noch viele Boote an und vor allem die Chartersegler machten haarsträubende Ankermanöver, wo man gut aufpassen musste, dass sie nicht ihre Kette über unsere legten. Sonja stieg dafür ins Taxiboot und machte einen Besuch im interessanten Ort Parga.



Sonja stieg aufs Taxiboot nach Parga um.



Herrlicher Ausblick in Parga.



Parga - ein interessanter Küstenort.

PAXOS: FRÜH AUFSTEHEN!

Diese Nacht in Parga war ein bisschen „rocky“. Wir hatten zwar genügend Raum zum Schwojen, aber der Swell dauerte fast die ganze Nacht. Um zehn Uhr morgens mussten wir noch im Pyjama den Anker fluchtartig heben, da wir nicht sicher waren, ob wir über die grossen Touristenboote mit ihren hundert Meter Kette geankert hatten.

Das Gute an der ungemütlichen Aktion war, dass wir schon am Mittag in Paxos-Gaios ankamen und einen sicheren Platz mit Mooringleine hatten. Um drei Uhr war alles schon besetzt! Es schien mehr Yachten als im Juli zu haben. Sie steckten scheinbar arglos den Anker, ohne zu wissen, ob sie die Mooringkette „getroffen“ hatten. Das böse Erwachen mit dem teuren Taucher wird erst am nächsten Morgen kommen!



Ibn Paxos-Gaios gibt es gute Apéros!



Der schlauchartige, gut geschützte Hafen von Gaios.



Unser Segelfreund Reini, der eien Tag vor uns in Paxos war, hat eine Drohnenaufnahme gemacht.

GRIECHISCHE LOGIK

Wir legten um 09.30 Uhr in Paxos ab. Da kam doch noch die Dame vom Hafen vorbei und knöpfte uns 45 Euro ab. Für einen Platz ohne Strom und Wasser und fragwürdigen respektive fehlenden Mooringleinen ein stolzer Preis! Ich fragte sie, weshalb die Hälfte der Plätze keine Mooringleinen haben. Sie meinte nur „They are broken“. Genau, und deshalb müsste man sie ersetzen. Antwort: Schulterzucken – griechische Logik!

Es lagen 33 Meilen vor uns und wie üblich hatte es am Morgen keinen Wind. Um drei Uhr nachmittags liefen wir in unserem Heimathafen ein. Einmal mehr waren wir froh, dass wir ohne eine schmale Gasse abfahren zu müssen, geradewegs rückwärts in unsere Box fahren können. Wir haben sogar kleine, mit "Sarabella" beschriftete Bojen an die Mooringleinen befestigt, so dass wir ohne Hilfe des Marineros die Mooringleinen für den Bug fischen können. So gibt es auch keine Verwechslungen mehr, da unsere Nachbarboote ab und zu unsere Leinen nehmen. Mit dem Heck an den Steg zu fahren, hinüber zu springen und die Heckleinen zu übergeben war dann keine Kunst mehr.

Das Törnende begossen wir mit einem Apéro in Korfu Stadt und liessen die Woche Revue passieren.

Morgen wird der Mechaniker an Bord kommen und das Problem mit dem verstopften Dieseltank lösen – hoffentlich.



Der neue Steg in Gaios sieht zwar gut aus, aber die meisten Mooringleinen fehlen. Ersetzt werden sie irgendwann.



An dieser schönen Apérobarr in Korfu Stadt genossen und begossen wir das glückliche Törnende.



Der letzte Törn

19 Sept. - 1. Okt. 2025



Der letzte Törn der Saison war eigentlich bis zur Insel Zakynthos geplant. Urs und Adi, die seit anfangs unserer Yachtzeit mit uns kommen, sind sich einiges an Wind und Wetter gewöhnt. Doch der Wind liess einiges zu wünschen übrig und der Wetterumschwung am Ende der ersten Segelwoche brachte einige Überraschungen.

DIESELPROBLEM GELÖST

Die Mechaniker öffneten den Dieseltank, bliesen die Leitungen mit Pressluft aus und fanden relativ wenig Schmutz, den sie absaugen konnten, bis sie einen grossen Pfropfen aus Diesel und Wasser fanden, der offenbar vor dem Ansaugrohr klebte. Sie wechselten noch alle Filter und dann lief der Motor wieder tadellos.

Um ein Uhr konnten wir ablegen und den letzten Törn der Saison mit Urs und Adi konnte beginnen. Der übliche Nordwestwind des Nachmittags brachte uns nach 15 Meilen entlang der Ostküste von Korfu in die Bucht vor Petriti, wo wir auf sechs Meter Wassertiefe und gut haltendem Sandgrund ankernten.

Adi und Urs nahmen das erste Bad - das Wasser war immer noch 22 Grad warm. Da es zu viel Swell hatte um im schönen Restaurant Panorama mit dem Dinghy anzulegen, kochte uns Regi ein feines Fischgericht. Zum Nachtsch gab es einen feinen Grappa und ein Rummycup-Spiel, das bei uns an Bord schon Tradition hat.



Das „Corpus Delicti“ ist gefunden. Ein grosser Pfropfen von Wasser und Diesel hat das Ansaugrohr verstopft.



Adi und Urs nehmen das erste Meerbad.

ANKERN IM PÄCKLI

Die Prognosen stimmten wieder mal nicht. Nach dem Passieren der Lefkas-Brücke und des Kanals hatte es wunderbaren Nordwind, der dann in der Mitte dieses seeartigen Gebiets zwischen Lefkas und Meganisi auf Süd drehte. Aus dem Raumwindsegeln wurde ein Amwindkurs und wir machten kleine Rennen mit den zahlreichen Yachten, die um uns herum nach Süden segelten.

Als wir die Südspitze von Meganisi umrundeten, drehte der Wind wieder auf Nord und wir konnten nochmals mit leicht geschrickten Segeln auf unseren Ankerplatz in der Bucht Rementinou, drei Meilen weiter oben, zusteuern. Es hatte genügend Platz, aber wir mussten uns neben sieben anderen Yachten zuhinderst einreihen. Nach zwei Versuchen hielt der Anker endlich und Adi brachte die Landleinen aus. Es war sehr friedlich hier.



Urs geniesst diesen Segeltag.

WO SIND DIE SCHWEINE?

Wir wundern uns immer, weshalb Yachten schon am Morgen einen Ankerplatz suchen. Um zehn Uhr dampfte das erste Motorboot rein, wollte partout neben uns ankern und fuhr über unsere Landleine. Eine zweite Yacht wartete geduldig vor uns, da sie den Platz auf der anderen Seite von uns haben möchte. Der Australier nahm sich aber alle Zeit der Welt um seine Landleinen einzuziehen. Endlich hob er den Anker auf und wir konnten ebenfalls ablegen.



Die Skippers geniessen den Aufenthalt in Sivota.

Mit einer kleinen Brise SW-Wind kreuzten wir Meganisi hinab. Wir wollten in Arcudi anlegen, da es dort schwimmende Schweine haben soll, die zu den Booten schwimmen um gefüttert zu werden. Leider sahen wir keines der Viecher und drehten wieder ab um in Sivota, wo wir wieder bei Viola einen Platz am Trocolo Steg reserviert hatten, anzulegen. Alles lief wie am Schnürchen und um vier Uhr saßen wir schon bei Cappuchino und Apfelkuchen in der bekannten Bakery.



Die Bakery von Sivota darf man nicht auslassen! (Tripadvisor)

KEIN SCHWEIN - KEIN WIND

Auf dem Weg nach Poros (31 Meilen), wollten wir die Insel Atokos ansteuern. In der „One House Bay“ sollte es die schwimmenden Schweine haben. (Arcudi war eine Fehl-information). Doch es waren so viele Yachten da, dass ein Ankern unmöglich war. Regi hatte extra Äpfel gekauft, die wir nun aufessen müssen.



So hätten wir es gern gesehen... (blauwasser.de)

Leider hatte es auch nach dem Inselstop keinen Wind und wir mussten die 20 Meilen bis zum Hafen Poros auf Kefallonia motoren. Spiros, der legendäre Hafenmeister, wies einem über Funk genau ein und schrie „Drop your anchor now!“ In der originellen Felsenbar genossen wir das „Ankerbier“.



Das verdiente Ankerbier in Poros (Kefallonia)

ITHAKA - INSEL DES ODYSSEUS

Wir liessen es langsam an-gehen, da am Morgen nie mit Wind zu rechnen war. Erst um drei Uhr hoben wir den Anker und motorten Richtung Ithaka, der Insel des Odysseus, auf jeden Fall gemäss den Erzählungen von Homer. Wir wollten im Hauptort Vathi am Stadtquai anlegen. Beim Einlaufen hatte es aber 15 Knoten Seitenwind und Georg der Hafenmeister, wollte uns einen schmalen Platz zuweisen, der mit Buganker schwer anzusteuern war. Wir verzichteten deshalb darauf und gingen in der weiten Bucht mit ungefähr 40 weiteren Yachten vor Anker. Den Ausflug in den hübschen Ort sparten wir uns für den Morgen auf.



Crewfoto vor der Statue des Odysseus in Vathi, dem sympatischen Hauptort in Ithaka.

REGEN - NACH ZWEI MONATEN

Nach einem Hafentag in Sivota waren wir heute bei Regen Richtung Levkas Marina gestartet. Zum ersten Mal nach zwei Monaten trugen wir wieder mal Regenklamotten. Ein böiger Ostwind von drei bis fünf Beaufort brachte uns in vier Stunden ans Ziel. Adi und Urs steuerten gerne und parierten gut die Böen, welche die Sarabella auf die Seite legten. Die Stimmung an Bord war trotz des Regenwetters ungetrübt!



Der erste Regentag - No Problem!



Urs pariert die Böen und fiert die Grossschot aus der Hand.

LETZTE BRÜCKENPASSAGE

Um acht Uhr morgens bei Sonnenaufgang passierten wir die Lefkas Brücke. Diesmal war es die Originale. Die 32 Meilen bis Paxos vergingen schnell und wir konnten zehn Meilen unter Segel zurücklegen. Um 13.30 Uhr kamen wir an und hatten tatsächlich einen freien Platz mit Mooringleinen am Schwimmsteg. Zu ankern ist ja tunlichst zu vermeiden, da eine Mooringkette den Anker einklemmt, der nur mit Taucher befreit werden kann; Kosten 200 Euro!

Am Abend halfen wir zwei unglaublich hilflosen Chartercrews den letzten Platz mit Mooring zu belegen, wobei sie so kriminell manövierten, dass sie beinahe unser Schiff über den Haufen fuhren. Uns blieb der Atem stehen! Wir werden in Zukunft wohl weniger helfen.



Die ominöse Lefkas Brücke, die es sogar in die Schlagzeilen des Blicks geschafft hatte!



In Paxos wissen wir genau, wo man den essen muss! (Restaurant KOuzini)

SAISONENDE

Nicos war ganz traurig, als wir ihm am Karvouno Bay verkündeten, dass dies nun unser letztes Anlegen bei ihm sei. Anderntags motorten wir die letzten zwanzig Meilen dieser Saison gemütlich „nach Hause“.

Für Morgen und die weiteren Tage waren Gewitter und Regengüsse angesagt, so dass wir trotz drohenden Wolken alle Segel gleichentags trocken abschlagen konnten. Adi und Urs hatten mächtig geholfen, sind doch die drei Segel rund 180 kg schwer!

Zwei Tage später machten auch wir die Sarabella winterklar, sprachen noch die Winterarbeiten mit Nikos ab und stiegen mit einem guten Gefühl in den Flieger nach Basel. In sieben Monaten werden wir zurück kommen - eine lange Zeit!



Die Segel sind im Trockenen.



Die letzten Filmbilder der Saison.