

Von der Ostsee an die Algarve

Nach einem Jahr pandemiebedingten Ostseesegelns startete das Ehepaar Bossard im Frühling 2021 endlich die Überführung ihrer neuen Hanse 508 ab Werft von Greifswald nach Griechenland. Eine erste Etappe führte sie bis nach Portugal.

- 01 Sonnenuntergang über dem Ärmelkanal.
- 02 Streetartmuseum in Amsterdam.
- 03 Die Küste von Camaret-sur-Mer in der Bretagne.
- 04 Die Sarabella im dänischen Gedser.





01



02

Thomas Bossard

Ablegen vor der Hanse Werft, an der antiken Hebebrücke von Wiek vorbei – und dann hatte uns die Ostsee zum letzten Mal. Überall hiess es Abschied nehmen: von Stralsund mit seiner hanseatischen Altstadt, vom Seglerhafen Kloster mit seinem fotogenen Leuchtturm Dornbusch und vom urigen Hafen «Alter Strom» mitten in der Flaniermeile von Warnemünde. Dass wir ein Jahr später als geplant aufbrechen konnten, stellte sich als Glücksfall heraus: Eine neue Yacht hat immer Kinderkrankheiten oder Garantiarbeiten, die erledigt werden müssen. Einfach so loszusegeln mit der Idee, dass sich Reparaturen auch unterwegs erledigen liessen, wäre ganz schön doof gewesen. Und eine Saison Ostseesegeln hatte sich als unerwartet schöne, interessante und entdeckungsreiche Törnvariante entpuppt. Aber ab jetzt war alles Neuland und so sollte es für die nächsten sechzig Häfen bis nach Lagos in Portugal – wo wir überwintern wollten – weitergehen. Eine erste Entdeckung war die Altstadt von Lübeck. Die 600 Jahre alte Hansestadt, Heimat von gleich drei Nobelpreisträgern (Thomas Mann, Günter Grass und Willi Brandt), liess sich am besten mit einer Stadtführung erfassen. Solche kulturellen Hafentage entsprachen ganz unserem Motto: Der Weg ist das Ziel.

Nach drei weiteren Marinas (Boltenhagen, Fehmarn, Laboe) war dann der Abschied von der Ostsee mit der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) besiegelt. «Das Sportboot kann jetzt einfahren», hiess es am Schleusenfunk. Ab jetzt war nur noch Motoren angesagt. Segeln im hundert Kilometer langen



03

Kanal, der in unglaublich kurzer Bauzeit zwischen 1878 bis 1895 ausgebuddelt worden war, ist verboten. Die Grundgeschwindigkeit von acht Knoten ist Vorschrift für die Berufsschifffahrt und wir mussten annähernd so schnell motoren, um nicht ständig überholt zu werden. An einigen Schmalstellen führte es zu Begegnungen, bei denen wir meinten, die hohen Bordwände der Cargo-Ungetüme anfassen zu können. Dabei mussten wir gut aufpassen, dass wir nicht vom Propellersog angezogen wurden. Nach einem Zwischenhalt im schönen Rendsburg war am zweiten Tag in Brunsbüttel Endstation des NOK. Glück hatten wir mit dem Wetter. Es herrschte kein Gegenwind und die Juni-Sonne verleitete uns zum Irrglauben, dass dies wohl eine angenehme Saison werden würde...

Die Nordsee hat uns!

Am 16. Juni 2021 war es dann soweit: Durch das sich öffnende Schleusentor erblickten wir zum ersten Mal die Nordsee – und schon ging es raus auf die Elbe. Was für ein Erlebnis, dem Tagesziel Cuxhaven entgegen zu surfen! Der erste Meilenstein war geschafft.

Nun kam Jens an Bord, der erfahrene Skipper aus Bremen. Er sollte uns unterstützen im Befahren des Wattenmeers bis Den Helder. Tiden zu berechnen und Stromatlanten zu lesen war uns zwar mal am Anfang unserer Segelkarriere vor zwanzig Jahren eingetrichtert worden, doch die Anwendungspraxis fehlte uns gänzlich. Es hatte sich auch viel verändert: Statt Stromdreiecke zu zeichnen, um den Kurs über Grund zu berechnen, erledigte dies der Plotter mit laufender Korrektur viel besser. Auch die Wettervorhersagen waren dank Internet viel genauer und detaillierter, obwohl man gerade im Corona-Jahr merkte, dass Windfinder und Co. mangels Flugwetterdaten oft daneben lagen. Für unersetzlich hielten wir den Reed's Almanach. Die Hafenschreibungen von der Nordsee bis nach Gibraltar waren so detailliert und aktualisiert, dass wir uns hundertprozentig auf diese Angaben verlassen konnten. Nur etwas erledigten wir rein digital: die Tidenberechnungen. Hierzu fanden wir so viele gute Apps, dass wir getrost auf die 12tel-Regel verzichten konnten. So wussten wir auf eine Viertelstunde genau, wann wir noch in die Wattenhäfen einlaufen konnten, ohne auf Grund zu laufen. Borkum passierten wir trotz geplanten Stopps im Schnellzugstempo und schafften dank guter Stromberechnung in zwölf Stunden die 95 Meilen von Norderney bis Vlieland. Auch später in der Bretagne hielten wir uns strikte an den Ratschlag von Jens, wann immer möglich nie gegen den Strom zu segeln. Und noch etwas gab uns Jens mit auf den Weg, als er in Den Helder von Bord ging: «Segle ins Luv, ins Lee kommst du eh». Dies war für uns als ehemalige Regattaseglerin und Regattasegler, die wir alle doch raumschots so manche Plätze mit der Leetour gutgemacht hatten, allerdings etwas gewöhnungsbedürftig. Doch Jens sollte Recht behalten: Einen Monat später, an



04

- 01 Die Salzspeicher in Lübeck wurden zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert erbaut.
- 02 Das Holstentor in Lübeck.
- 03 Neben einem Containerfrachter in Brunsbüttel.
- 04 Nebel im Hafen von Oostende.





01



03

der baskischen Atlantikküste, bei der engen und verwinkelten Einfahrt in den Fischerhafen von Cudillero stand uns fast der Atem still, als die mässige Strömung uns beängstigend nah an die Felsen drückte. Hätten wir nicht bewusst die Luvseite des Fahrwassers genutzt, hätte es durchaus ein böses Ende nehmen können!

Regentage

Für die nächsten Tage von Den Helder bis nach Dunkerque hatten wir uns auf sonnige Segeltage mit unserer Tochter und ihrem Mann eingestellt. Vor allem hatten wir uns auf die Staande Mastroute gefreut, diese geruhssame Flussfahrt durch die holländischen Kanäle mit ihren unzähligen Brücken und unverfälschten Hafentorte bis nach Amsterdam. Doch daraus wurde nichts: Eine Brücke bei Alkmaar war wegen Reparaturarbeiten gesperrt und auch das Wetter spielte uns einen Streich. So kämpften wir uns bei Regen und stürmischen Bedingungen die vierzig Meilen bis Ijmuiden durch, um am nächsten Tag in



02

Amsterdam anzulegen und wenigstens zwei meist regenfreie Hafentage zu geniessen.

Die kommenden Tage segelten wir mit wenig Lust bei Nieselregen und wenig Wind einfach durch. Erst in Dunkerque besserte das Wetter, so dass wir den Strand geniessen konnten. Doch schon nach der 120 Seemeilen langen Fahrt durch den Ärmelkanal bis nach Cherbourg, entlang der Schifffahrtsstrasse, die ohne AIS nicht zu befahren ist, schlug das Wetter wieder auf Unbeständigkeit zurück: Das Beständigste ab Cherbourg war unsere neue Crew Reini und Erika, die uns mit ihrem Frohmot und ihren Atlantikkenntnissen bis nach Brest durch die Nordbretagne begleiteten. Wie sonst hätten wir uns in St. Malo an einem regnerischen Montagmorgen um sieben Uhr motivieren lassen können, die lange Amwindstrecke bis Lézardrieux unter den Kiel zu nehmen? So kämpften wir uns durch die kabbelige See, die die «Sarabella» immer wieder in die Wellentäler knallen liess. Nach zwölf Stunden und 72 Meilen war es geschafft – und wir waren es auch! St. Malo faszinierte

uns und wurde zu einem Meilenstein unseres Törns. Da war zuerst einmal der gewaltige Gezeitenunterschied, der bis zu zwölf Meter betragen kann – Weltrekord! Die Stadtgeschichte ist ebenso abwechslungsreich wie tragisch: Einst berühmtes Piratennest, dann reiche Handelsstadt und im zweiten Weltkrieg beinahe ganz zerstört, weil ein deutscher Stadtkommandant sich partout nicht ergeben wollen.

Für den letzten Segeltag nach Brest – es war unterdessen Mitte Juli – stand uns der Chenal du Four bevor, der gefürchtete schmale Durchgang zwischen der Insel Ouessant und dem Festland, der schon bei moderatem Wind wegen seiner tückischen Strömungen zu vielen Seeunfällen geführt hat. Entsprechend vorsichtig planten wir Strecke und Segelzeiten. Sollten wir froh sein, dass wir einen Flautentag erwischten hatten? Na ja, ein bisschen enttäuscht waren wir schon, weder für Segelgarn noch für Bilder gab diese Passage etwas her. Nach sechs Wochen erreichten wir unser Sommerziel Brest ohne nennenswerte Zwischenfälle.

01, 02 Amsterdam hat viel Abwechslung zu bieten und lohnt immer einen Besuch.

03 Einer der Häfen von Lorient in der Bretagne.

Wunderbare Küste

An der Durchfahrt der Nordbretagne kommt kein Segler und keine Seglerin auf dem Weg in den Süden vorbei. Sind es die Gefährlichkeit des Reviers mit seinen Klippen und Untiefen, die gewaltigen Tidenunterschiede oder die plötzlich auftretenden Nebelfelder, die viele davon veranlassen, die Südbretagne auszulassen und von Brest direkt bis nach A Coruña (ungefähr 320 Meilen) durchzusegeln? Unser Tipp: Zusätzliche 300 Meilen und zwei Wochen anhängen und die Südbretagne ausgiebig geniessen!

Dass uns die Geschichte oder einfach Geschichten auf Schritt und Tritt entlang dieser bretonischen Küste begleiteten, entlohnte uns ein bisschen für das regnerische Wetter. Auf keinen Fall auslassen sollte man in Concarneau den Besuch des Forts aus dem 18. Jahrhundert. Das Segeln bei Regen war keine Rede wert, Lorient diente lediglich als Zwischenstopp, doch die Belle Île wollten wir unbedingt besuchen. Claude Monet hatte hier vor 130 Jahren über dreissig Bilder der Côte Sauvage gemalt.

Weiter ging es: Zum Glück hatte es genug Wind, so dass wir um zwei Uhr in der Marina Pornichet bei St. Nazaire anlegen konnten. Mit einem Mietauto fuhren wir nach Guérande, um die sehenswerte mittelalterliche Stadt – leider ein bisschen gar touristisch – und die berühmten Salzfelder zu besuchen. Die 32 Seemeilen bis zur Insel d'Yeu waren ein richtiges Sonntagsfährtchen bei drei Beaufort Westwind. Erneut konnten wir die warme Sonne ohne Thermounterwäsche geniessen. Aus einer zweistündigen morgendlichen Velotour auf dieser Atlantikinsel wurde eine ganztägige Tour mit so vielen Naturschönheiten und einem gemütlichen Lunch im besten Restaurant der Insel, dass wir die Abfahrt nach La Rochelle auf Dienstag verschoben. Auf der Weiterfahrt war uns das Wind- und Wetterglück hold: Die 72 Meilen nach La Rochelle schafften wir, ohne eine einzige Wende oder Halse segeln zu müssen, in zehn Stunden. Damit hatten wir einen Meilenstein unserer Reise erreicht. La Rochelle ist das Mekka der Segelwelt, hier liegen allein 5000 Boote in drei Häfen. Die Stadt selbst mit ihren zwei grossen Türmen am Eingang des Vieux Port und die vielen Gassen wollten wir natürlich erkunden.

Nach einem Zwischenstopp in der Marina Port Medoc, die am Eingang des Gironde Deltas nach Bordeaux liegt, war nun unser 150 Seemeilen lange Nachtschlag an der Reihe. Wir studierten genau die Windprognosen, sprachen unsere Wachen für die Nacht ab und erklärten Edi und Klaus unsere Sicherheitsanliegen. Tatsächlich hatte es dann recht viel Seegang und vier bis fünf Beaufort Wind. Im Zweistundenrhythmus lösten wir uns paarweise ab, sassen angeleint im Cockpit, überwachten mit dem AIS-Signal den Schiffsverkehr, der sehr gering war und überliessen die Steuerarbeit dem Autopiloten, der die Sarabella sicher mit sieben bis neun Knoten Fahrt unter Fock und mit zwei Reffs im Grossegegel nach Süden zog.



- 01 Die Sarabella ist an ihrem Überwinterungsort in Lagos angekommen.
- 02 Die baskische Stadt Bilbao hat einen ganz besonderen Charme. Das Guggenheim Museum ist zurecht weltberühmt.
- 03 Der Hercules Leuchtturm kündigt das letzte Kap vor A Coruña an.



Gegen Morgen drehte der Wind wie vorhergesehen nach Nordost, sodass wir fast mit Zielkurs auf Bilbao zuhalten konnten. Um 13.30 Uhr legten wir im spanischen Bilbao, genauer im Porto Viejo bei Gexco an. Hier begann nun der spanische Törnteil, entlang der baskischen Küste bis nach A Coruña.

Zwischenstopp Bilbao

Natürlich hätten wir gleich weitersegeln können, aber wenn man schon mal in Bilbao ist, musste man unbedingt das weltberühmte Guggenheim Museum besuchen. Was hatte dieser US-Architekt Frank O. Gehry 1997 doch hier aus dem Boden gestampft, einfach fantastisch!

Seglerisch hätten wir uns diesen Umweg wirklich ersparen können. Die ganze Strecke von ungefähr 250 Meilen bis A Coruña glänzte nicht gerade mit optimalen Windbedingungen, dafür mit Wellen und Dünung, die man wirklich nur seefesten Crews zumuten konnte. «Festhalten» war das magische Wort für diese Woche und «Grind abe» der Ruf, wenn wieder mal eine Welle überkam. Santander (50 Meilen) sahen wir nur von weitem, Gijon (90 Meilen) war ist eine mässig bequeme Marina und gerade gut genug zum Auftanken. Cudillero glänzte mit einer

Hafeneinfahrt, die nur für Kamikazeseglerinnen und -segler geeignet ist, dafür mit einem idyllischen Örtchen mit seinen in den Berg hineingebauten Häusern heraussticht. Die schroffe Küste mit ihren abwechslungsreichen Felsformationen hatte durchaus ihren Reiz, erzeugte bei mir aber eher Respekt, wenn ich mir vorstellte, wie man bei Schwerwetter hier entlang segeln musste. Deshalb waren wir einigermassen erleichtert, als wir das letzte Kap und den riesigen Hercules Leuchtturm umrundeten und in die Marina von A Coruña einliefen.

Vorsicht Fischernetze

Die restlichen 500 Meilen bis Lagos sollten uns vor neue Herausforderungen stellen. Da waren zuerst mal die unzähligen Fischernetze, die oft mit schlecht sichtbaren Bojen aus kleinen Kanistern gekennzeichnet waren. Ein Netz im Propeller war in diesem Revier ein Worst-Case-Szenario, denn Tauchen und Taue durchzuschneiden war bei dieser Dünung unmöglich. Nicht so ernst nahmen wir die Geschichten von Skipperinnen und Skippern, die erzählten, dass sie von Orcas angegriffen worden waren. Dabei hatten wir offenbar einiges Glück, denn erst in der Werft von Lagos, wo die Sarabella zum

Überwintern bleiben würde, zeigte uns der Chef gleich sieben Schiffe, die in den letzten Wochen mit zerfetzten Rudern von der Küstenwache gerettet worden waren. Ganz im Kontrast dazu standen die Begegnungen mit Delfinen, die uns gleich zweimal ihre Sprungkünste vor dem Bug vorführten. Es war jedes Mal wieder ein einmaliges Erlebnis, das uns demütig daran erinnerte, dass wir hier in ihr Lebensgebiet eingedrungen waren – wie auch in das Revier der anderen Meerestiere. Deshalb konnte ich nur kopfschüttelnd dem deutschen Skipper in A Coruña zuhören, der mir allen Ernstes zeigte, wie er mit einem Zwölf-Volt-Viehhüter eine möglich Orca-Attacke abwehren wollte. Er war auch einer dieser «Übersegler», die einfach möglichst schnell ins Mittelmeer gelangen wollten. Dabei hatte diese Küste so viele Attraktionen zu bieten!

Den Hafentag in Lissabon übersprangen wir, da es endlich mal Wind hatte und wir ausprobieren konnten, wie es sich mit zwei Reffs im Gross und kleinerer Fock bei Windstärke sechs anfühlte. Es sollte erstaunlicherweise einer der ganz wenigen stürmischen Tage bleiben und widersprach so ziemlich den Schilderungen von Seglerinnen und Seglern, die wegen gefährlicher Dünung keine Häfen mehr ansteuern konnten oder

tagelang in einer Marina blockiert waren. Wir erreichten jedenfalls Lagos in der Algarve sogar eine Woche früher als geplant: Am 1. Oktober war für uns die Saison nach 2850 Meilen und 60 Häfen zu Ende.

Zu beachten

Rückblickend sind meine Frau und ich überzeugt, dass sich diese Reise absolut gelohnt hat. Damit sie auch mit einer grösseren Yacht mit viel Tiefgang erfolgreich verläuft, sollte man folgendes beachten: Sorgfältige Vorbereitung, grosszügige Etappenplanung ohne Zeitdruck und eine Crew, die auch nach zehn Stunden Schaukelei und konzentrierter Segelarbeit noch zu gebrauchen ist. Eine Segelreise sollte immer eine Prise Unvorhersehbares enthalten. Jean le Cam (62) sagte es so: «Wenn Abenteuer voraussehbar wären, dann wären sie keine Abenteuer mehr.» 🦋