

MY RUMBALOTTE

Adria – Süditalien – Sizilien – liparische Inseln – Westküste Italien – Elba –
Korsika – Sardinien – Korsika – französische Mittelmeerküste

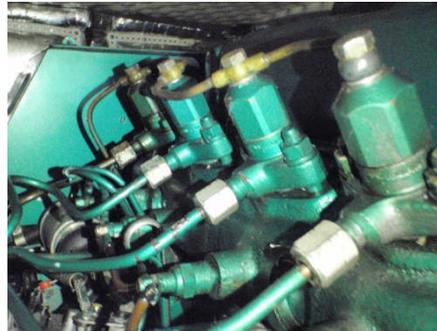
7.5. – 30.9.2011



Streckenabschnitte

<p>Nördliche italienische Adria</p> <p>7.5. Ancona 8.5. Rimini 9.5. Rimini/San Marino 10.5. Marina di Ravenna 13.5. Goro 14.5. Chioggia 17.5. Venedig 19.5. Caorle 20.5. Grado</p> <p>Kroatien</p> <p>21.5. Umag 22.5. Rovinj 23.5. Pomer 25.5. Unije 26.5. Ist 27.5. Dugi Otok/Telašćica 28.5. Vrulje 29.5. Žirje/Stupica 30.5. Skradin 31.5. Krka-Naturpark</p> <p>2.6. Trogir 3.6. Hvar 4.6. Vis/Kut 5.6. Lavasto 6.6. Korčula 8.6. Mljet/Polace 9.6. Dubrovnik 11.6. Cavtat</p> <p>Montenegro</p> <p>12.6. Herceg Novi 13.6. Kotor 14.6. Dobra Luka 15.6. Bar</p> <p>Albanien</p> <p>16.6. Shengjin 17.6. Durres 18.6. Orikum 21.6. Palermo</p>	<p>Griechenland</p> <p>22.6. Erikoussa</p> <p>Südspitze Italien</p> <p>23.6. Santa Maria di Leuca 27.6. Gallipoli 30.6. Cariati</p> <p>1.7. Crotone 2.7. La Castella 3.7. Rocella Ionica</p> <p>Sizilien und liparische Inseln</p> <p>4.7. Riposto 7.7. Messina 8.7. Milazzo 9.7. Sant' Agata di Militello 10.7. Palermo 12.7. Isoa di Ustica 13.7. Isola Filicudi 14.7. Salina 15.7. Lipari 16.7. Panarea</p> <p>Westküste und Inseln Italien</p> <p>17.7. Tropea 19.7. Maratea 22.7. Agropoli 23.7. Salerno 25.7. Amalfi 26.7. Marina di Cassano 27.7. Procida 28.7. Ischia/Casamicciola 29.7. Ventotene 30.7. Ponza 31.7. Nettuno</p> <p>2.8. Ostia/Porto di Roma 4.8. Cala Galera 5.8. Giannutri 6.8. Punta Ala 8.8. Elba/Porto Azzuro 9.8. Elba/Porto Ferraio 10.8. Elba Fetovaia</p>	<p>Korsika (1)</p> <p>11.8. Bastia 15.8. Taverna 16.8. Solenzara 17.8. Porto Vecchio 19.8. Cavallo</p> <p>Sardinien</p> <p>20.8. Castelsardo 21.8. Asinara 22.8. Porto Conte 23.8. Alghero 25.8. Torre Grande 26.8. Carloforte 29.8. Porto Scudo 30.8. Cagliari 31.8. Villasimius</p> <p>1.9. Porto Corallo 2.9. Arbatx 3.9. La Caletta 5.9. Marina di Portisco 9.9. Cala Spalmatore</p> <p>Korsika (2)</p> <p>10.9. Bonifacio 12.9. Propriano 13.9. Ajaccio 14.9. Cargèse 15.9. Calvi</p> <p>Französische Mittelmeerküste</p> <p>16.9. Menton 20.9. Nizza 21.9. Golfe-Juan 22.9. Marines de Cogolin 23.9. Cavalaire-Sur-Mer 24.9. Porquerolles 25.9. La Ciotat 28.9. Marseille 30.9. Port Napoleon</p>
---	---	---

Vorbereitungen



3.4.2011 Auf geht's

Mit der Morgenmaschine 6:55 von Helsinki über München nach Ancona. Was für ein Unterschied: zu Hause 2° plus, Regen, immer noch überall Schnee, Ostsee zugefroren; in Ancona/Porto San Giorgio 18°, Sonnenschein, überall Menschen am Strand beim Spazierengehen oder beim Sonnenbaden!! Rumbalotte über den Zaun betrachtet, Runde in der Marina und dann 2 Stunden Strandspaziergang.

4.4.2011 Erster Tag

32 kg Teile in die Werft gebracht und im Boot „verteilt“. Giancarlo arbeitet an den Teakleisten, die eigentlich schon im Oktober hätten fertig sein sollen, aber immerhin tut sich jetzt etwas. Da sie die Heckreparaturen nicht fertig bekommen hatten, war auch unsere Abdeckung nur unvollständig angebracht und nicht richtig glatt gespannt. Beim Abnehmen stürzen reinste Wasserfälle aus den Mulden der Abdeckung, im Boot selbst allerdings keine Feuchtigkeit bis auf etwas Wasser in der

Bilge. Dann klärt sich, dass die „Werft“ in Konkurs gegangen war und jetzt von der Marina weitergeführt wird. Der einzige einigermaßen englisch sprechende Alessandro ist nicht mehr dabei. Also wird erst einmal versucht, die Vertragssituation mit dem Leiter der Marina, Fabio, zu klären. Bis jetzt hält er sich an den im Herbst mit der Werft geschlossenen Vertrag, wenn auch unter Murren. Die nächsten Arbeitsschritte werden durchgesprochen, in 2 Wochen soll alles fertig sein. Mechaniker Giulio holt die Teile für die Kühlwasserpumpen ab. Er sorgt sich um seinen Sohn, der bei einem Bootsbrand („Feuerlöscher haben nicht funktioniert“) Verbrennungen erlitten hat. Die Batterien angeschlossen, zeigen 12,6 V und haben den Winter gut überstanden. Auf der Flybridge ist in einer Bankkiste eine Dose durchgerostet und Teaköl bis auf das Deck hin ausgelaufen, am Nachmittag größtenteils entfernt. Teakteile auf der Flybridge abgeschliffen und lackiert, morgen kommt die zweite Lackierung, dann kann Giancarlo die neuen Plexischeiben anpassen und montieren. Geonav-Monitor sollte Mitte März geliefert werden, aber niemand weiß darüber Bescheid, Klärung eingeleitet. Elektriker Danilo wird am Samstag kommen, um die neue Zentraleinheit der Alarmanlage zu montieren. Kleine Bilgenpumpe funktioniert nicht, Stützgestell für Abdeckung der Flybridge im Motorraum verstaute. Reparierte Glasuhr und MRD funktionieren. Feuerlöscher zum Überprüfen gebracht, irgend jemand soll sich morgen melden. Carlo wird den neuen Anker morgen zum Boot bringen. Am Abend die erste Portion Muscheln mit einem halben Liter Weißwein und anschließenden Limoncello verarbeitet.

5.4.2011 Regen statt Sonne und der Navigationsrechner will nicht starten

Die Meteorologen haben schon das erste Mal agiert, statt versprochener Sonne Regen bis zum Nachmittag. Also fiel das weitere Lackieren ins Wasser. Papiere sortiert und eingeordnet, WLAN-Verstärker montiert, mitgebrachte Ersatzteile verstaute. Rauchmelder, Lichter, Horn und Navigationsgeräte getestet. Wasserfilter gewechselt, Wasser gebunkert und Warmwasserbereiter getestet. Alle Raketen sind veraltet, müssen neue her. Batteriestromwächter eingebaut (Ersatz des im Vorjahr defekt gewordenen), Bilge getrocknet. Heckanker wieder zum Heck gebracht (war im letzten Jahr zum Buganker geworden, nachdem der Buganker zum zweiten Mal verbogen wurde). Die Bootsabdeckungen gewaschen und zum Trocknen gehängt. Feuerlöscher wurden zum Überprüfen abgeholt, Lieferzeit 15 Tage! Gerissenen Trinkbecherhalter der Flybridge geleimt. Satellitentelefon und VHF geladen und getestet. Mitgebrachter Duftfilter für die Hecktoilette ist zu groß, kommt wieder nach Finnland zurück. Das war ja alles OK, aber dass das Windows XP auf unserem Navigations-Computer nicht startet, passt natürlich überhaupt nicht. Keine Ahnung, wie wir das nun hinbekommen!

6.4.2011 Flybridge-Scheiben fertig, Lackieren begonnen

XP will immer noch nicht. „Berater“ empfehlen, die USB-Tastatur mit normaler Tastatur zu wechseln, werde eine auftreiben. Wir bekommen etwas Wasser in die Bilge, der Süßwasser Tank leckt wieder, dummerweise an einer Stelle, wo wir nicht rankommen. Schrauben am Radarreflektor abgedeckt, weil sie immer die Wimpel zerrissen. Festmacherhebel an Flybridge-Tisch ausgetauscht, verbogene Halterung des Landgangs abgebaut. Kleinere Teil der Bootsabdeckung getrocknet und eingepackt, größere Teil zum Trocknen gespannt. Lackschäden am Heckspiegel geschliffen und zweimal lackiert, Teakteile im Bugbereich ebenfalls bearbeitet. Giancarlo hat die Plexischeiben der Flybridge fertiggestellt, Teakteile zweite Mal lackiert. Elektriker hat sich die nicht funktionierende kleine Bilgepumpe angesehen, Reparatur am Freitag oder nächste Woche.

7.4.2011 Er will nicht, der Bordcomputer!

Im Hotel PC-Spezialisten gefunden, Mauro. Er schaut sich auf dem Boot das Problem an, prüft alle möglichen Dinge durch und kommt am Nachmittag wieder, um den PC mit externen Programmdisketten zum Laufen zu bringen. Aber nichts geht, nach seiner Meinung Hardwarefehler. Ganz ausbauen geht nicht, will versuchen, die Servicetechniker an Bord zu bekommen. Mast gereinigt, lose Farbstellen entfernt und neu gestrichen. Es war schier unmöglich, vom Personal etwas Primer zu bekommen. Also aus dem nächsten Geschäft selbst besorgt. Wetterstation auf Mast montiert, morgen soll er aufgestellt werden. Karl und Ann von der Shangrila helfen dabei wie heute schon beim Zusammenlegen der großen Bootsabdeckung. Zu reparierende Teakstellen im Bug das zweite Mal und den Heckspiegel das erste Mal ganz gestrichen. Alle anderen schlechten Teakstellen geöffnet, morgen wird geschliffen und einmal lackiert. Plexischeiben für die Flybridge von Giancarlo abgeholt und selbst montiert, warten hat keinen Sinn. Vom Händler neuen Fortress-Anker abgeholt und Winschfernsteuerung. An der ist ein falscher Stecker, passt nicht an unser System. Anker zusammengebaut. Da die Flunken nur in einem 25° Winkel sehr flach laufen, steht der Anker weit von der Ankerplattform heraus und auch schief, weil die Flunken sich in der Führungsrolle der Ankerplattform verkanten. Ansonsten noch alle möglichen Kleinsachen erledigt. Der Computerfehler und das Jagen nach tatkräftigem Personal nimmt viel Zeit in Anspruch, das phantastische Frühjahrs Wetter gleicht aus.

8.4.2011 Mast aufgestellt

Bootsabdeckungen verstaut, Bordcomputer ohne Erfolg mal wieder getestet. Mauro versucht, einen Servicetechniker zu bekommen, der kann aber erst am Montag erscheinen. Da ich dann schon wieder weg bin, haben wir uns auf den 26.4. geeinigt. Flybridge teilweise gewaschen, Trinkbechergestell wieder installiert, Sitzkissen hochgebracht. Mit Ann und Karl den Mast aufgestellt, später auch den Baum montiert, anschließend Deck geputzt. Rumbalotte beginnt, normal auszusehen. Heckspiegel 2. Mal, Bugteakteile 1. Mal lackiert, alle anderen Teaklisten geschliffen und Reparaturstellen 1. Mal lackiert. Solarbetriebene Gebläse in der Bugkabine scheint nicht zu funktionieren, trotz Akku-Wechsel. Versucht mit Giancarlo über den Fortschritt seiner Arbeiten zu sprechen, ohne jeden Erfolg, denn er spricht nur italienisch und ich nicht. Mit dem Marineleiter Fabio gesprochen und auf Durchführung der Arbeiten bis spätestens 25.4. gedrängt. Er empfiehlt, mit Giancarlo zu sprechenHabe ihm erklärt, dass Giancarlo ganz genau weiß, was er machen muss (eigentlich schon im Oktober) und er ihm nun doch auf italienisch erklären kann, dass der Termin eingehalten werden muss. Mehr als zweifelhaft, dass hier tatsächlich etwas geschieht. Karl wird in der nächsten Woche ab und zu bei der Rumbalotte vorbeischaun und mir Bescheid sagen, was sich da – oder ob – tut. Am Abend mit Ann und Karl beim Essen gewesen, La Fonte di Mosè.

9.4. 2011 Danilo, der Schnelle

Schwimmleiterbefestigung wieder angeschraubt, Haltung an Monitorgestell geleimt, Baum gereinigt (war auch voll mit ausgelaufenem Teaköl). An der backbordseitigen Heckluke ist ein Scharnierstift gebrochen. Teakstellen und Leisten im Bug das zweite Mal lackiert. Daten für Batteriewächter und Wetterstation aktualisiert. Arbeitsanweisungen an den Mechaniker geschrieben. Elektriker Danilo kommt und wir beginnen, die Alarmanlage wieder zu installieren. Ich habe dafür aus Finnland ein Programmiergerät mitgebracht. Mit dem Gerät sieht alles gut aus, wir schließen an und bekommen auch prompt eine SMS-Mitteilung von der Anlage. Dafür fehlt aber noch die Reaktion auf den Einbruchalarm. Danilo ist nicht zu halten und anstatt in Ruhe die Anweisungen zu lesen schließt er das Programmiergerät aus meiner Sicht falsch an, seitdem sagt

die Anlage wieder nichts mehr. Danilos Folgerung: Fehler in der elektrischen Anlage!? Computerfreak Mauro aus dem Hotel kommt und wir schaffen es dann endlich, den Computer auszubauen. Er bringt ihn am Montag zum Servicetechniker. Bitte Danilo noch, die kleine Bilgepumpe zu überprüfen, sie funktioniert nicht mehr. Er stellt fest, dass die Pumpe wahrscheinlich durchgebrannt ist (hierbei dreht er den Strom Hauptschalter aus und an, obwohl Geräte eingeschaltet sind und die mögen das nicht gerade besonders), nach seiner Meinung ist sie allerdings so schwierig installiert, dass man sie gar nicht abmontieren kann. Schauen mit das später an, die Installation ist völlig in Ordnung und der Pumpenkörper lässt sich einfach aus der Halterung drehen. Beim Arbeiten an der Pumpe höre ich ein leises Zischen und nach einigem Suchen und Tasten finde ich die Ursache. Ein Schlauch am Schwarzwassertank hat ein kleines Loch, aus dem nicht gerade wohlriechende Dünfte entweichen. Vulkanisierendes Klebeband macht dem ein Ende. Carlo bringt auch endlich zweiten Anker, der Fortress findet Platz als Ersatzanker im Heckstauraum. Zum Schluss Flybridge abgedeckt. Am Abend auf der Shangrila zum Essen eingeladen, danach gehen wir die Route in Kroatien durch, ich bekomme viele nützliche Hinweise. Damit ist die Woche Arbeitslager gelaufen, Sonntagmittag geht es zurück nach Finnland. Endgültige Anreise dann am 25.4., Ulla wird am 28.4. nachkommen.

25.4.2011 Zwei Wochen Zwischenspiel

Zwei Wochen in Finnland sind schnell vergangen. Es wurde doch noch Frühling, Garten in Ordnung gebracht, Autos auf Sommer umgestellt, Kinder zum Essen eingeladen usw. Und am 24.4. war dann auch die Bucht vor unserem Haus eisfrei.

Betreffend Rumbalotte gab es auch genug zu tun. Nachdem Karl mit Fabio noch einmal gesprochen und ich mit dem telefoniert hatte, gingen tatsächlich die Arbeiten an der Reling der Rumbalotte weiter, Hoffnung! Aus Italien kam dann die Mitteilung, dass die Grundplatine des Bordcomputers einen Fehler hat (und dann gibt es kaum Reparaturmöglichkeiten). Habe es geschafft, in einer Woche einen neuen Computer aufzutreiben und die Programme geladen. Auf einmal waren die am Vorabend geladenen Karten nicht mehr sichtbar, obwohl gemäß Navigationsprogramm alles in Ordnung hätte sein sollen. Bis mir einfiel, einmal die Knowledge Base des Programmierers durchzugehen; dort fand ich einen Hinweis, wo der Fehler liegen könnte und da war er auch: Missverständnisse innerhalb Windows 7!! Jetzt laufen also die Programme, nun müssen auf dem Boot alle Geräte angeschlossen werden und danach auch mit dem Programm wieder kommunizieren. Das neue Gerät läuft mit 220 V und muss an unseren Inverter angeschlossen werden. In Finnland alle möglichen Adapter besorgt, damit dafür in Italien keine Zeit draufgeht.

Zweite Herausforderung war die Alarmanlage. Der Händler konnte auch nur feststellen, dass die Zentraleinheit nicht funktioniert, also erst einmal neue gekauft. Aber auch bei der sprach das Programmiergerät auf Ullas PC nicht an. Mein Installateur war in Italien im Urlaub und kam gerade zu Ostern nach Hause. Am Ostersonntag haben wir abends zusammen gesessen und alles durchgetestet, Ergebnis: der RS 232 Serienanschluss an Ullas Computer erkennt das Gerät nicht, am Computer des Installateurs läuft alles. Der Installateur wird nun die defekte Zentraleinheit an den Hersteller in Norwegen schicken und um eingehende Analyse bitten. Bevor die Ergebnisse nicht vorliegen, werden wir auf dem Boot nichts anschließen, und die Arbeiten werde ich dann alleine in Ruhe durchführen. Bei Bedarf bekomme ich telefonische Unterstützung.

Heute Morgen um 4:30 raus, Flug ging um 6:55. In München 7 Stunden Aufenthalt, während der ich Bilder von unserem Namibien-Urlaub bearbeitete. Fahrt vom Flughafen Ancona nach Port San Giorgio dauerte doppelt so lange wie normalerweise, da auf einer Baustelle 3 Spuren auf eine Spur zusammengeführt worden. Im Hotel das gleiche Zimmer wie beim letzten Besuch bekommen, fast

ist man hier heimisch. Rumbalotte durch den Maschendrahtzaun angeschaut: Reling ist montiert, Antifouling gestrichen, sieht also vom weitem ganz gut aus. Schlecht ist, dass für die nächsten 4 Tage Regenschauer angezeigt sind, und somit die Lackierarbeiten verschoben werden müssen. Morgen Vormittag wird dann das aktuelle Arbeitsprogramm organisiert. Wenn alles einigermaßen klappt, müssten wir in einer guten Woche fertig sein.

26.4.2011 Organisieren und Loslegen

Reling sieht gut aus, allerdings sind einige Schrauben locker und müssen nachgearbeitet werden. Antifouling ok, ob aber an einigen Stellen, wo es notwendig war, Primer zu streichen, dies gemacht wurde lässt sich nicht nachvollziehen. Die Rumpfanoden wurden erneuert (alten waren noch ganz in Ordnung) und an einer wiederum eine Schraube nicht festgezogen. Befestige eine Bronzestütze, montiere die Wellenanoden und streiche Wellen und Propeller mit einem Nanoprodukt. Im Herbst werden wir sehen, ob es wirksam Bewuchs abhält. In Finnland neue Wellenanoden bestellt. Für die Luke des Motorenraums zwei Halteösen angebracht, nun kann man die Luke bei Wellengang mit einem Spanriemen feststellen. Heckstauräume gesäubert und aufgeräumt, für Zweitanker ebenfalls Halteösen angebracht. Unsere Bugleiter passt auch mit dem neuen Anker, in den müssen nur noch zwei Haltelöcher gebohrt werden. Vom Hafengebäude die geprüften Feuerlöscher und ein Paket von SVB abgeholt, der Monitor von Geonav ließ sich aber nicht finden. Möglicherweise liegt er im Schrank des Hafenmeisters, der erst morgen wieder kommt. Bei Carlo neue Raketen und Teaköl gekauft und Konto ausgeglichen. Er wird meinen Ankerfeststeller um 5 cm verlängern lassen, dann passt er für den neuen Anker. Mit Giancarlo vereinbart, dass wir morgen das Bimini Gestell anbringen, Dinghi zum Boot bringen, und ich werde mit ihm die Nacharbeiten durchgehen. Er hat unseren Kapitänsstuhl repariert und macht morgen einen größeren Haltebügel für den neuen Anker. Ebenfalls Mechaniker Giulio und Elektriker Danilo wollen kommen und Mauro wird den alten Computer bringen. Mit ihm müssen wir die Installation des neuen planen. Den ganzen Tag unsere Glasenuhr „abgehört“, da sie vor 2 Wochen auf einmal am Nachmittag bei halben Stunden vollkommen unverständliche Glasen schlug, jetzt war alles ok. Wegen des feuchten Wetters war an Lackieren nicht zu denken, also habe ich im Bug Aufbauten gewaschen, morgen wird gewachst und poliert, wenn zwischen dem geplanten Massenansturm der Fachleute noch Zeit bleibt. Am Abend schon mal die Lagunenkarte von Venedig genauer inspiziert, meine geplante Route durch die Kanäle bis ins Zentrum scheint zu klappen.

27.4.2011 Ganz schön geschlaucht!

Im Laufe des Tages den Rumpf gewaschen, gewachst und poliert ebenfalls die gestern gewaschenen Bugaufbauten gewachst und poliert. Vom Waschen des Rumpfes sind hässliche Streifen ins Antifouling gekommen, keine Ahnung ob die schaden, aber da ich noch eine Dose habe, werde ich morgen in der Mittagspause noch einmal selbst überstreichen, auch wenn die Marina da eigentlich keine Eigenarbeit zulässt. Den Solarluftansauger der Bugkabine gewechselt, aber auch der gibt bisher keine Lebenszeichen von sich. So wenig kann die Sonne doch gar nicht scheinen, dass die Batterie sich nicht auflädt, zu mindestens in der Heckkabine funktioniert er einwandfrei. Giulio hat am Morgen die Kühlwasserpumpen wieder installiert (alle Dichtungen der Pumpen wurden erneuert). Öl unter der Ölschmierung der Backbordwelle scheint alt zu sein, die Dichtung an der Welle selbst ist trocken. An den „schwitzenden“ Dieselschläuchen der Tanks kann jetzt nichts gemacht werden, beide Tanks sind randvoll. Danilo wollte auch am Morgen kommen, erscheint dann aber am Nachmittag. Kleine Bilgepumpe ausgewechselt und den Deckschalter für die Fernsteuerung der Ankerwinde erneuert (hatte neue Steuerung gekauft und der Standard von Quick hatte sich in der Zwischenzeit geändert). Die alte Fernsteuerung können wir nun als Backup

von der Flybridge her benutzen. Mit Fabio vereinbart, dass wir am Samstag zu Wasser gelassen werden, damit kann man dann in Ruhe auch am Wochenende die restlichen Arbeiten an Bord erledigen. Den Geonav-Monitor, der schon lange geschickt sein sollte, hat er nicht bekommen. Werde nun direkt Verbindung mit Geonav aufnehmen. Von Giancarlo war heute nichts zu sehen, aber sein Kollege hat neuen Bügel für die Ankernase angepasst. Beim Abschrauben eines Scharniers der Heckluke (Scharnierstift gebrochen, muss repariert werden) brachen ihm alle drei Bronzeschrauben ab. Und zu guter Letzt hat Mauro den alten Computer nicht zum Boot gebracht, wie versprochen. Danilo bot sich an, für den Computer ein Haltegestell zu bauen, allerdings würde das fast 2 Wochen dauern. Wenn gar nichts anderes geht, werde ich das aus Holz selbst machen. Am späten Nachmittag dann mit dem Klapprad zum Bahnhof und mit Zug nach Civitanova gefahren. Dort bei Europcar für die nächsten Tage ein Auto gemietet. Damit kann ich morgen Ulla abholen und wird können uns vernünftig bewegen.

28.4.2011 Admiralin kommt ohne Gepäck an

Am Morgen zweite Wachsschicht auf Rumpf aufgetragen, später poliert. Seewasserventil der Steuerbordmaschine hatte sich festgesetzt, bevor jemand nachschaut habe ich es heute doch noch in Bewegung bekommen. Miguel (scheint jetzt der Boss der Arbeiter zu sein) kommt zum Montieren des Bügels für die Ankernase, danach werden in den Anker Löcher zum Einhängen unserer Bugleiter gebohrt, dabei bricht ihm der große Bohrer ab. Beim Montieren des reparierten Scharniers an der Heckluke geht das dann weiter. Zwischendurch bricht eine weitere Schraube, dann der Bohrer. Als er dann schließlich Messingschrauben eindrehen will, sage ich nein. Die Messingschrauben brechen noch viel leichter als die Bronzeschrauben. Schluss mit der Pietät und Stahlschrauben genommen. Gemeinsam bringen wir die Halterung für unsere Gangway an und drehen die letzten Schrauben der Bronzestützen der Reling fest. Dann habe ich Giancarlo aufgetrieben, mit ihm unser Dinghi unter dem Berg von Matratzen in seinem Lagerraum herausgeholt und dann das gerichtete Biminigestell auf der Flybridge montiert. Habe direkten Kontakt mit Geonav aufgenommen, nun wird der fehlende Monitor direkt zum Hotel geliefert – am einfachsten immer selbst machen! Während der Mittagspause dann noch einmal Antifouling aufgetragen. Mauro bringt den alten Bordcomputer, wir finden eine Lösung, wie wir die alte Halterung auch für den neuen Computer nutzen können. Erfordert ein paar kleine Anpassungen. Schrauben am zu öffnenden Bugfenster mit Unterlegscheiben versehen, neuen Haken für die Seitenbespannungen auf der Flybridge montiert. Tisch der Flybridge geschliffen und mit italienischen Wunderteakpflegemittel eingölt (?), danach erneuerte Teakpropfen auf der Schwimmplattform plan geschliffen. Um 16:00 dann mit dem Auto zum Flughafen Ancona gefahren und Ulla abgeholt. Sie hatte den wegen Verspätung äußerst kurzen Maschinenwechsel mit direktem Transport von Maschine zu Maschine geschafft, das Gepäck hatte dafür keine Lust. Es soll nun morgen Nachmittag nach Porto San Giorgio kommen. So konnten wir am Abend ohne großes Umziehen unseren 16. Hochzeitstag im Hotelrestaurant genießen.

29.4.2011 Koffer da – seit gestern Abend in Ancona!

Super Service bei der Air Dolomiti: Ullas Koffer war noch gestern mit der letzten Maschine aus München in Ancona angekommen. Trotzdem schafft es die Gesellschaft nicht, den Koffer heute nach Porto San Giorgio zu bringen!

Im Hafen erst einmal die Fahrradkette vom Rost befreit, dann den Flybridgetisch das zweite Mal geölt. D.h. ich weiß eigentlich nicht, was ich da benutze. Italienisches Produkt, aber ausgezeichnetes Ergebnis. Flybridge und Heckaufbauten gewaschen und geputzt, gewachst und poliert, einschließlich der Stahlteile; Teakdecks geschrubbt. Eines der Wasserablaufrohre der

Sitzkisten war verstopft und lies sich auch nicht mit normalem Schlauchdruck öffnen. Also Kiste leeren, Schlauch ausbauen und das ganze dann reinigen. Diese zeitaufwendigen Arbeiten sind natürlich in keinem Plan berücksichtigt. Dinghi gewaschen, Bodenbretter eingelegt und mit Ulla zusammen an Bord gehoben. Der Solarluftansauger in der Bugkabine ist zum Leben erwacht! Giulio bringt die Batterie des Generators zum Boot. Da wir morgen eigentlich zu Wasser gehen wollen, 1 Stunde Motorraum eingelegt. Generatorverkleidung raus, Batterie eingebaut, Verkleidung wieder angebracht. Alle Öl- und Kühlwasserstände überprüft, Dieselhähne geöffnet (hatte Giulio wohl geschlossen, als sie die Einspritzdüsen eingebaut hatten), Bilge leergesaugt (leckender Süßwasser Tank) und gereinigt. Anschlüsse der Hauptbatterien geprüft und festgezogen, Batteriekästendeckel befestigt. Im Hotel ist der Geonav-Monitor angekommen, Selbsthilfe lohnt immer!

Die Wetteraussichten für Morgen und Sonntag sehen traurig aus, starker Regen. In dem Fall werden wir wohl erst Montag die Rumbalotte zum Schwimmen bringen.

30.4.2011 Sie schwimmt!

Der Morgen sah besser aus als vorher gesagt, der Regen soll erst nach Mittag anfangen. Im Boot aufgeräumt und um 11:00 wird die Rumbalotte gekrant und zu Wasser gelassen. Hafenmeister Fabio will unbedingt bezahlt werden, bevor wir gekrant werden können „no cash – no splash“. Da wir diverse Reparaturen hatten, von denen einige von der Versicherung übernommen werden, möchte ich mich darauf konzentrieren und das kann ich erst nachdem wir im Wasser sind. Wir vereinbaren, dass wir bis 12:30 zum Zahlen kommen. Die müssen wohl schlechte Erfahrungen gemacht haben. Mechaniker Giulio ist beim Launching dabei. An der Backbordmaschine muss das Schutzgehäuse des Gebläses etwas versetzt werden (war abmontiert gewesen, wegen Auswechslung der Keilriemen). Die Steuerbordmaschine bekommt kein Kühlwasser! Meine Hinweise, dass die Pumpen an den beiden Motoren verschieden arbeiten, hatte Giulio überhört und die Pumpe falsch herum montiert. Gut ist, dass gleichzeitig mein im letzten Jahr eingebauter Aqualarm-Geber reagiert und furchtbar piepst und blinkt. Der Fehler ist schnell behoben und wir können an unseren Platz in der Marina fahren. Kaum haben wir angelegt, geht der Regen los. Am Nachmittag gießt es bei 8 ° in Strömen!

Am Nachmittag festgestellt, dass die Backbordpumpe leicht leckt (alle Dichtungen waren ausgetauscht worden!), Nacharbeit Giulio. Dann starte ich den Generator – ohne Probleme, bis er nach 10 Minuten nicht mehr will. Die Dieselhähne waren geschlossen, müssen die Mechaniker im letzten Herbst gemacht haben, und ich hatte nicht nachgeschaut. Das Lüften des Generators ist immer ein eigenes Vergnügen. Da wir ja in Italien sind, habe ich dann erst mal die Webasto-Heizung ausprobiert und schließlich auch den Kühlschränk angeworfen. Das Regenwetter geht die nächsten Tage weiter, bleibt genug Zeit für die Restarbeiten.

1.5.2011 1. Mai, Tag der Arbeit

Die Barometer-Werte meiner Wetterstation lassen sich nicht kalibrieren, muss näher untersucht werden. Die Glasenuhr schlägt wieder Glasen, nachdem ich den entsprechenden Hebel in die richtige Stellung gebracht habe! Elektrische Heizung getestet: Flüssigkeit hatte sich „verflüssigt“, aufgefüllt und angestellt. Brauchte lange Zeit zum Anlaufen, aber funktioniert. Hoffentlich brauchen wir sie nicht. Deckaufbauten und Deckseitenwände gewaschen, gewachst und poliert. Teakdeck geschrubbt. Rost von Bugleiter und Schwimmler, Farbkennungen der Werft von den Bronzestützen entfernt. Dabei noch ein Befestigungsloch ohne Schraube gefunden, die habe ich aber. Auch wenn die Arbeiten im Großen und Ganzen gut aussahen, muss man sich alle Einzelheiten genau anschauen! Bugleiter und unsere kleine Trittleiter im Heck verstaubt.

Irgendetwas stimmt in der Bugtoilette nicht, nach dem Spülen gluckert das Wasser in den Rohren und unangenehme Gerüche verbreiten sich, interessant?! Roststellen an Schrauben auf der Flybridge entfernt. Am Abend sind wir mit dem Auto in einen nahe gelegenen Ort zum Essen gefahren.

2.5.2011 die Flaggen wehen wieder

Bugtoilette hat sich „eingefahren“, wahrscheinlich war zu wenig Wasser und zu viel Luft im System. Teakhölzer passend zum Verstauen gesägt. Fotos von allen Reparaturen gemacht, die Versicherung will vielleicht noch etwas sehen. Trinkwassertanks gemessen und überlegt, wie sie ausgebaut werden könnten; werde Frage im GB-Forum stellen. Alle Kissen raus zum Trocknen, Bimini auf dem Kai gewaschen und nass aufgespannt, die zwei hinteren Gerüststangen mit Unterlegscheiben fest eingespannt, sonst würde es bei Wind immer wieder klappern. Ulla befestigt die Seitenbespannung der Flybridge und zieht den Fendern Fendersocken an, gemeinsam Segel angebracht. Gasanlage überprüft, ok, und alte Festmacher aussortiert. Auf die Deckaufbauten letzte Wachsschicht aufgetragen. Für den neuen Bordcomputer Halterung angepasst und Kabeldurchführung aus dem Elektroschrank vergrößert. InSightSounder muss im Motorraum verlegt werden, um Platz für neuen Stromanschluss für den Computer zu erhalten. Neuer Schäkel für den Anker ist zu groß und geht nicht durch die Kette durch. Losgerissene Befestigungsstücke für Gasflaschen etc. gereinigt. Giulio bringt am Nachmittag den Außenbordmotor und die restlichen zwei Kühlwasserpumpen. Eine davon ist nicht mehr zu gebrauchen, die zweite bleibt als Reserveteil. Großeinkauf im Supermarkt, danach haben wir den Mietwagen nach Civitanova gebracht und mit dem Zug nach Porto San Giorgio zurück gefahren.

3.5.2011 Erste Mittagessen auf der Flybridge

Toilette von wegen ok, aber nun herausgefunden, dass das Lüftungsrohr des Tanks total verstopft ist. Mit Bohrer geöffnet, in jedem Fall ist es aber viel zu eng. Werde nach besserer Lösung suchen. Heute passt auch der Schäkel Anker/Kette, nachdem wir ihn andersrum anbauen. Befestigungsstücke in Flybridgesitzkästen neu verklebt, Hecknamenschild ebenfalls mit Sikaflex geklebt. Teakleisten der Anzeigenabdeckung auf der Flybridge geschliffen und lackiert. Deckwaschpumpe getestet. Matratzen der Master Cabin den Teppichklopper schmecken lassen und endlich uns von den Folgen des Staubsturms auf Santorini befreit. Werkzeuge und Filter verstaut, Ulla macht die Master Cabin fertig. Erste Mittagessen auf der Flybridge (Obstsalat und Joghurt). Befestigungen für den neuen Bordcomputer angebracht, alle Geräteleitungen soweit geöffnet, dass sie bis zum Computer reichen. InSight Sounder im Motorraum verlegt und 220 V Steckdosen angebracht. Backbordmotor längere Zeit laufen lassen, die Kühlwasserpumpe leckt weiterhin, Giulio muss nacharbeiten.

4.5.2011 Computer läuft

Heute sollte in der Marina den ganzen Tag kein Strom sein, aber wahrscheinlich waren die Arbeiter eben nicht gekommen, also hatten wir den ganzen Tag Landstrom. Vor dem Frühstück noch schnell ein paar Löcher für die Befestigung des neuen Bordcomputers gebohrt. Filter etc. inventarisiert. Fahnenstangen, Anzeigenabdeckung und später die Teakleisten der Aufbauten lackiert; natürlich regnete es danach, mal sehen, welchen Spuren der Regen hinterlassen hat. Bugtoilette funktioniert jetzt gut, Änderung des Anschlusses für die Belüftung kommt auf die Arbeitsliste für den nächsten Winter. Bugkajüte aufgeräumt und geputzt. Neuen Bordcomputer angeschlossen und die Programminstallation laufen lassen (telefonische Unterstützung aus Finnland). Nach einigen Anfangsproblemen läuft alles, bis auf den InSight Sounder (war schon im

letzten Jahr ein Problem) und AIS, welches über einen RS232/USB-Adapter angeschlossen ist. Morgen geht es weiter damit. Giulio kommt und entlüftet den Generator. Jetzt habe ich genau zugeschaut und mir meine eigene Arbeitsanweisung gemacht, beim nächsten Male geht es alleine. Die leckende Kühlwasserpumpe nervt ihn ziemlich. Er nimmt die Ersatzpumpen mit, und will morgen damit wieder kommen. Bei Vodafone neuen Vertrag für einem Monat Internet abgeschlossen, die Angebote und Inhalte ändern sich laufend. Beim Eisenwarenhändler Zinkspray erstanden. Wir beschließen, am Freitag auf die Rumbalotte zu ziehen und am Samstag unseren diesjährigen Törn zu beginnen.

5.5.2011 What a day!

Lüftungsarbeitsschritte des Generators photographisch dokumentiert. Werkzeuge in Maschinenraum verstaut. In den Anker gebohrte Löcher für unsere Bugleiter mit Zinkspray gegen Rosten geschützt. Auf der Flybridge Gasflaschen und Zelt in den Sitzkisten mit den wieder angebrachten Halterungen verzurrt. Instrumentenabdeckung zusammengebaut. So weit, so gut. Am Computer die externen USB-Anschlüsse geprüft, 2 wollen nicht. Auf der Flybridge Monitor und Maus geprüft. Der Monitor bekommt kein helles Bild und die analoge Maus sagt gar nichts. Dann erscheint Giulio und wechselt die Kühlwasserpumpe aus, die soll nun nicht mehr lecken. Beim Gehen gibt er sich mit Danilo die Türklinke in die Hand. Nach einigen Stunden steht fest, dass der Anschluss der analogen Maus irgendwie nicht funktioniert, im Bios finden wir nichts, gebe das Problem nach Finnland zum Lieferanten zur Klärung; Danilo besorgt sicherheitshalber eine drahtlose USB-Maus. Der Anschluss für das AIS-Gerät erweist sich nach vielen Testen als in Ordnung, aber das Navigationsprogramm will es nicht finden. Erst nachdem die Baud-Menge auf die gleichen Werte wie der anderen Geräte gesetzt wird, funktioniert es. Danach kann dann die richtige Baut-Menge eingestellt werden. Inzwischen ist auch Mauro erschienen und hilft mit. User account controlling wird im System ausgeschaltet, damit ich das Programm normal starten kann. Gemeinsam versuchen wir den Monitor auf der Flybridge zu konfigurieren und ein normal helles Bild zu bekommen. Ganz klappt es nicht, weil ich nun auch auf dem linken Randgebiet einen schwarzen vertikalen Streifen habe und die Helligkeit immer noch nicht klappt. Wir wollen über meinen neuen Internetstick den neuesten Drive für das Verwaltungsprogramm der Monitore runter laden, aber der neue Computer mit Windows 7 erkennt den Stick nicht (no device), auf meinem alten Laptop mit Windows XP funktioniert er ohne Probleme. Mauro besorgt am Abend einen neuen driver, am Morgen werden wir dann weiter schauen. Inzwischen ist auch Giulio wieder da. Ich hatte ihn gerufen, weil an der Backbordmaschine 2 Ventile Diesel lecken, jetzt sollen sie trocken sein, wir werden es bei der ersten Fahrt sehen. An der Tür zur master cabin noch schnell neue Haltemagnete angebracht, dann an das Schleifen der Reling gegangen. Der kalte Wind macht das Arbeiten nicht zum Vergnügen, aber um 20:00 habe ich die Reling fertig lackiert, Ergebnis ist morgen früh sichtbar. Und ich hatte gedacht, heute gegen Mittag mit allen Arbeiten fertig zu sein.....

6.5.2011 Erste Nacht auf dem Boot

Werkzeuge, Ersatzteile und Farben/Lacke verstaut. Bordcomputer endgültig fest installiert. Ausgelaufene Diesel entsorgt. Diverse Schutzüberzüge gewaschen. Bei Fabio letzte Rechnung der Marina beglichen, dann sind wir aus dem Hotel ausgecheckt. Auf dem Boot dann wieder Sortieren und Einräumen, schließlich die Reisetaschen im Motorraum verstaut. Wassertanks geleert und neu betankt. Am Computer weiter versucht, dem Monitor auf der Flybridge mehr Helligkeit zu geben, Mauro hilft, aber es gelingt uns nicht. Werde direkt Geonav ansprechen. Im Heckstauraum noch einmal versucht herauszufinden, wo das Wasser aus dem Steuerbord-Süßwasser Tank leckt, ohne

Erfolg, wir werden damit leben können. Beim MRD Navtextgerät scheint öfter dann, wenn wir den Inverter an- oder ausschalten die 10 A-Sicherung durchzubrennen??? Abends im Restaurant in der Marina gegessen, ausgezeichnet!. Nun also die erste Nacht auf dem Boot, morgen fahren wir nach Ancona.

7.5.

Gestern Abend hatten wir noch unsere elektrische Heizung eingeschaltet. Sie blubberte gemütlich vor sich hin, wahrscheinlich muss sie entlüftet werden.

Nördliche italienische Adria





7.5.2011 1. Fahrtag in 2011

Heute beginnt unser diesjähriger Törn. Um 9:15 Uhr legen wir bei strahlendem Sonnenschein aber ziemlich kühlen Wetter in Porto San Giorgio ab. Hinter der Stadt sind schneebedeckte Berge zu sehen. Unterwegs immer wieder Fischernetze und großflächige Muschelzuchtanlagen. Vor Ancona die steilen Hänge des Monte Conero, viele Segel- und Motorboote unterwegs.

Beim Einschalten des Inverters brennt wieder einmal die 10 A-Sicherung des Navtex-Gerätes durch. Auch wenn es der Elektriker nicht glauben wollte, bin ich der Meinung, dass dies daran liegt, dass die beiden Schalter für Inverter und Navtex-Gerät dicht nebeneinander liegen. Der Autopilot funktioniert grundsätzlich, steuert aber jetzt nach der Reparatur im letzten Herbst in leichten Schlangenlinien. Der Monitor auf der Flybridge bekommt die erforderliche Helligkeit nicht und ändert ab und zu die Farbtöne. Dafür ist im Motorraum alles trocken und ok. Die drahtlose Maus (als Ersatz dafür, dass der PS2-Anschluss am Computer nicht für Mäuse gedacht ist und ich noch keinen passenden USB-Adapter bekommen habe) verliert ein paar Mal die Verbindung. Gegen 14:00 kommen wir in der Marina Dorica in Ancona an und können dort längsseits gehen. Große und saubere Marina, dafür auch stolzer Preis von 50 €/Nacht. Es ist viel Betrieb hier. Wir fahren mit dem Taxi in die Stadt zur Citadelle – heute eine weitläufige und der Menschenmenge nach zu beurteilende beliebte Grünanlage. Von dort laufen wir hinunter in die Altstadt. Nach dem Essen gelingt es Ulla, auf Italienisch ein Taxi zu bestellen, mit dem wir zur Marina zurückkommen.

8.5.2011 Es darf doch nicht wahr sein!!

Bei leicht bedeckten Himmel und Windstille von Ancona abgefahren. Slalom durch die unzähligen Fischernetze und später immer wieder vorbei an den Muschelzuchtanlagen. Auf der ganzen Strecke nach Rimini leichte Gegenströmung 0,2 – 0,5 kn. CD Nr. 21 des letztjährigen Hörbuches angehört. Die leichte Hügellandschaft tritt ab und zu zurück, Steilküsten wechseln mit höheren Bergzügen im Hintergrund ab. Insgesamt sehr viel interessanter als im Süden Italiens mit flacher Tafellandschaft. Interessant auch der Meeresboden, für den der Tiefenmesser fast die gesamte Strecke 10,1 m +- 20 cm anzeigt (vielleicht haben ihn die Italiener asphaltiert?). Vor Fano viele Segelboote, ebenfalls dann vor Rimini. Unterwegs begegnet uns niemand. Radio Rijeka gibt eine Sturmwarnung durch, am Nachmittag/abends Sturmböen mit 25 – 55 km/Sekunde. Wir sind um 15:00 in der Marina und alles ging gut. Im Marina Büro werden wir auf finnisch von der finnisch-italienischen Nora empfangen! Die Marina macht wie auch Ancona einen sehr guten Eindruck, wir machen einen Rundgang und finden auch eine andere Grand Banks (Rusty Pelican). Danach Überprüfung des Maschinenraumes, alles trocken; dann sehe ich mir auch genauer noch die reparierten Kühlwasserpumpen an und bekommen fast einen Schock. Die Keilriemen sind locker, der linke Pumpenkopf bewegt sich auf der Welle. Das hatten wir schon einmal vor drei Jahren beim Start in Finnland!! Gut ist, dass Giulio eine falsche Kontonummer angegeben hatte und wir seine Rechnung darum noch nicht überweisen konnten, allerdings ein nur sehr kleiner Trost. Im Marina Büro wird der Mann-für-alles-vor-Ort alarmiert, und er besorgt nach Inspektion auf dem Boot für morgen Früh um 8:00 einen Mechaniker. Ich sende Giulio noch eine SMS und werde ihn morgen anrufen. Kaum haben wir das hinter uns als jemand den Schalter umwirft und die von Radio Rjikea vorhergesagten Sturmböen durch den Hafen jagen, allerdings bleiben sie hier wenigstens bei der vorhergesagten Untergrenze von ca. 25 kn direkt von Osten. Wir spannen zusätzliche Festmacher, packen das Bimini zusammen, decken die Flybridge ab. Das Geheul in den Takelagen verstärkt den Eindruck der Sturmböen. Nach einer guten Stunde ist es vorbei und es fängt an zu regnen.

9.5.2011 Pumpen ok! und „Auslandsreise“ nach San Marino

Ruhige aber kurze Nacht, weil der Mechaniker um 8:00 kommen soll. So gegen 9:30 erscheint er dann auch. Die Keilriemenköpfe der Pumpen werden neu aufgespannt und befestigt, es klappt sogar noch mit den Keilriemen. Danach rufen wir gemeinsam Giulio an und erklären ihm die Arbeiten, deren Kosten von seiner Rechnung abgesetzt werden. Während der Nacht war der Wasserstand fast einen halben Meter gesunken und unsere Gangway ging in einem sehr steilen Winkel zum Steg. Hoch auf allen Vieren und aufs Boot zurück langsam mit etwas Mut, zu mindestens ist die Fläche rau und nicht rutschig. Hier in der Nordadria machen sich Ebbe und Flut an einigen Stellen doch stark spürbar. Als nächstes in die Stadt und den Adapter für die Maus und den neuen PC gekauft, ausprobiert wird er morgen. Danach mit dem Bus ins „Ausland“ nach San Marino. Das lohnt sich tatsächlich; unglaublich, was man alles auf so einen Felsbrocken bauen kann, und die Aussicht ist ein Genuss. Zurück in Rimini fahre ich mit dem Bus weiter und kaufe noch neue Ersatzkeilriemen ein, gleichzeitig Getriebeöl. Am Abend spazieren wir in die Altstadt und essen dort. Essen gut, Altstadt nichts Besonderes aus unserer Sicht.

10.5.2011 Das glaubt uns keiner mehr!

Bei noch unruhiger See fahren wir 10:30 Richtung Marina di Ravenna los. Schaukelnd arbeiten wir uns durch die Fischernetze. Nach 2,5 Stunden bemerke ich, dass die Backbordmaschine warm läuft und schalte sie ab. Blick in den Motorraum ist wieder ein Alptraum: der Keilriemen ist von der Scheibe gesprungen, die drei Befestigungsschrauben des Keilriemenkopfes sind wieder los, obwohl der Mechaniker sie gestern Morgen kräftigst angezogen hatte. Ziehe die Schrauben fest, dabei gelingt es nun mir, eine abzubrechen. Dann drehe ich den Keilriemen wieder auf den Keilriemenkopf. Maschine gestartet, einen Augenblick später dreht sich der Keilriemen aus seiner Führung. Nun erst bemerkte ich, dass die Führung des Keilriemens schräg läuft, der Kopf war entweder gar nicht an der richtigen Position befestigt, oder er hatte sich verschoben. Mit einer Maschine fahren wir weiter in die Marina Marinada und können dort längsseits gehen. Die Marina ist relativ neu, breite Gassen, viel Platz. Für den nächsten Morgen wird ein Mechaniker bestellt. Gespräch mit Giulio bringt nichts, ich nahm an, dass er andere Schrauben eingesetzt hatte. Vorsichtshalber versuche ich, seine gestern Abend eingegebene EU-Zahlung zu stoppen, kostet 25 € und Erfolg ist nicht garantiert. Danach setze ich einige Hilferufe ab, wie und wo ich zu neuen Pumpen käme.

11.5.2011 Stangenmeer, wo geht es lang?

Früh erscheinen zwei Mechaniker, Boss und englisch sprechender Gehilfe, „Meccanica Navale Romea“. Ich erkläre die Situation, wir bauen die Pumpe ab, nehme noch die beiden anderen Ersatzpumpen, von denen eine etwas leckt, und die Ersatzteile mit und wir machen uns auf den Weg zu ihrer Werkstatt. Die ist eine Freude zu sehen. Alles vorhanden, sauber und klar. Alle drei Pumpen erhalten neue Gewinde und Schrauben sowie eine Sicherungsschraube an den Kopf der Achse. Das Finden des Leckes dauert lange, alle Dichtungen sehen gut aus, obwohl eine wohl falsch herum eingebaut war. Dann klärt es sich, im Rumpf der Pumpe ist eine kleiner Ritz (möglicherweise Spuren eines schlecht geführten Schraubenziehers); den bekommen sie auch in den Griff. Kaufe gleichzeitig noch Kühlflüssigkeit, dann geht es zurück zum Boot und Pumpe wird montiert. Nutze die Gelegenheit, um auch noch den Entlüftungstutzen unseres Schwarzwasser Tanks im Bug mit einer besseren Konstruktion zu versehen. Die wird morgen früh installiert. Danach noch einige Chrom- und Bronzeflächen poliert und versucht, angesammelte Bootspapiere jeglicher Art zu sortieren. Heute war der erste eigentliche Sommertag!

12.5.2011 Um das Po-Delta herum nach Chioggia

Mechaniker erscheinen wieder frühzeitig und der neue Entlüftungsstutzen für den Schwarzwassertank wird eingebaut. Gegen Mittag fahren wir dann mit dem Bus nach Ravenna und schauen uns die Sehenswürdigkeiten der Stadt an (große Mosaiken).

13.5.2011

Weiter geht es an der flachen Küste entlang nach Norden. Wir kommen nun in die südlichen Ausläufer des Po-Deltas. Durch eine Unmenge von Holzdauben im flachen Wasser finden wir unseren Weg in die kleine Marina in Goro. Auf VHF wird nicht geantwortet, geht auch nicht, weil das Büro nicht besetzt ist. Es ist viel Platz und so entscheiden wir selbst. Goro ist ein Fischerort, mit dem Fahrrad schnell umrundet. Mal etwas ganz Anderes als die bisherigen großen Marinas. Und da auch am nächsten Morgen niemand im Büro ist, bekommen wir eine Gratis-Übernachtung. Die Kühlwasserpumpen sind den ganzen Tag gut gelaufen, im Maschinenraum sieht alles normal aus. Wollte heute mal den Radar auf der ganzen Strecke mitlaufen lassen, der schaltete sich aber immer wieder ab. Die Liste der Elektronikthemen wird also nicht kürzer. Auch die Versuche, Farben und Helligkeit des Navigationsmonitors auf der Flybridge einzustellen, bringen keinen Erfolg. Der Ersatzmonitor zeigt das gleiche Ergebnis. Werde mich nun direkt an den Hersteller Geonav wenden.

14.5.2011

Ab 7:00 Uhr rasen die Fischer mit ihren Booten wie beim Formular 1 – Rennen durch die Stangenmeere. In der Nacht hat sich eine Myriade von Eintagsmücken (nicht stechend) auf allen hellen Stellen am Boot niedergelassen. Und dunkle haben wir keine! Wir finden unseren Weg zurück aus der Marina und umfahren die seichten Gewässer des Po-Deltas im großen Bogen. Kaum Wind und Sonnenschein. Erst vor Chioggia sehen wir die ersten Segelboote. Unser Törnführer ist nicht aktuell und schickt uns erst einmal in das falsche Hafenbecken. Schließlich kommen wir im Hauptbecken der Marina Darsena Le Saline (1000 Boote) unter. Auch hier kein VHF, wir gehen erst einmal an einer freien Stelle längsseits und suchen dann das Büro. Die Rumbalotte sollen wir verlegen, beim Einparken müssen wir durch eine dicke Schicht Seegras und prompt alarmiert unser empfindlicher Wasseralarm, Seegras verstopft die Wasserversorgung der Pumpen! Anlegen können wir trotzdem, ist nur immer stressig, wenn besonders in einer solchen Situation irgendein Alarm anfängt, furchtbar laut zu piepsen. Chioggia liegt am südlichen Ende der Lagune von Venedig. Da schlechtes Wetter angekündigt ist, werden wir das hier abwarten und erst danach ins Zentrum von Venedig fahren. Unter der Backbordkühlwasserpumpe feinen Messingabrieb gefunden. Scheint von der Messingscheibe zu stammen, die als erste Unterlegscheibe auf die Pumpenwelle gelegt und von den anderen Scheiben nicht an den Pumpenkörper gepresst wurde. Sofern diese Analyse richtig ist, kein Problem, muss nur passendere Scheibe finden.

15.5.2011

Das Wetter hält, was die Vorhersagen prophezeiten. Den ganzen Tag stürmt und regnet es, Temperatur geht auf 11° C zurück. Einzige Positive dabei ist, dass ich die homepage aktualisieren kann. Am Abend werfen wir die Heizung an und holen unsere finnischen wasserdichten Freizeitanzüge aus dem Schrank, wo sie die letzten drei Jahre untätig rumhingen. Vorhersage für den 16.5. wieder Sonnenschein und kaum Wind!

16.5.2011

Und so wird es auch, ein wunderschöner Tag. Im Norden sieht man die schneebedeckten Berge der Alpen. In der Marina ist es nach dem Wochenende ruhig, richtig erholsam. Erstes Mittagessen in diesem Jahr auf der Flybridge und abends erste mal draußen gegessen.

Nur nach Venedig kommen wir nicht. Die Steuerbordmaschine bekommt kein Kühlwasser und von innen kann ich die Verstopfung nicht öffnen. 17 ° Wassertemperatur und trübes Wasser im Hafen vertreiben meine Lust, das Problem selbst zu lösen. Also kommt ein Taucher und holt aus dem Ansaugrohr einen großen Busch heraus, der zweite hat sich auch gelöst und landet nach dem Anwerfen des Motors im Filter. Danach ist der Teil der Probleme in Ordnung.

Meine Analyse von vorgestern betreffend den Metallabrieb unter der Backbordmaschine erweist sich leider als falsch. Nachdem ich alles gereinigt, ein neues Tuch unter die Pumpe gelegt und den Motor gestartet hatte, findet sich der gleiche Abrieb nach kurzem auf dem Tuch wieder. Wir bestellen einen Mechaniker und rufen dann in Ravenna beim letzten Mechaniker an. Die haben zufällig zwei ihrer Mitarbeiter heute in Chioggia. Also gerade bestellten örtlichen Mechaniker wieder storniert und auf die beiden gewartet. Sie erscheinen wie immer im ordentlichen Overall, haben ihre eigenen Schutzüberzüge für die Schuhe dabei und machen auch beim Arbeiten einen professionellen Eindruck. Pumpe wird nach Ravenna gebracht, soll in der Nacht geöffnet und hoffentlich in Ordnung gebracht werden, und kommt morgen wieder nach Chioggia. Warten wir es ab.

Ansonsten wegen des Navigationsmonitors an Geonav und den Händler in Finnland geschrieben und mit ihm diskutiert. Monitor mit anderer Datenleitung getestet, keine Änderungen. Nun fehlt auf der Hardwareseite nur Test der langen Verbindung zwischen VGA-Splitter und Monitor, aber im ganzen Ort lässt sich keine passend lange Leitung auftreiben. Dafür sehe ich beim Suchen mit dem Fahrrad neue Gebiete der Stadt, in denen wir noch nicht waren. Dann Autopiloten konfiguriert, um das zu schlangenförmige Fahren zu vermeiden, Erfolgsprüfung wenn wir wieder los kommen.

17.5.2011 Pumpen in Ordnung, Venedig ruft

Am Morgen Fotorunde mit dem Fahrrad, jetzt kennt man sich hier schon gut aus. Riesenauswahl auf dem Fischmarkt; der Friseur hat leider noch zu.

Um 11:00 kommen die beiden Monteure mit der Pumpe. Sie haben irgendein Zwischenstück eingesetzt, um den Abrieb zu vermeiden. Ging auf Garantie, damit sind wir zufrieden. Sie kamen extra aus Ravenna mit 2 Stunden Anfahrt! Schnell noch im Büro bezahlt, bevor es mehr als überpünktlich die Türen für die 2-stündige Mittagspause schließt. Dann geht es los nach Venedig. Wir nehmen die Strecke in der Lagune und fahren an der langen Insel Pellestrina mit ihren bunten Häusern entlang, dann weiter über die Insel Malamocco nach Venedig. Die gesamte Strecke wird durch Dalben gekennzeichnet. In Venedig haben wir einen Platz im Segelklub Compania della Vela San Giorgio auf der Insel San Giorgio reserviert, direkt gegenüber vom Markusplatz, eine herrliche Lage, in 5 Minuten ist man mit der Fähre drüben.. Am späten Nachmittag betrachten wir erst einmal Venedig vom Kirchturm der Insel aus, dann erster Bummel durch die Stadt. Die Menschenmenge um den Markusplatz herum ist unglaublich!

18.5.2011

Schöner Sonnentag. Wir umwandern Venedig und sammeln Eindrücke. Je weiter man sich vom Markusplatz entfernt, umso ruhiger wird es und bald ist man in einer „normalen“ Stadt. Die Verkehrslogistik ist Bestaunens wert, alles mit Booten. Durch den starken Verkehr in alle Richtungen „brodeln“ das Wasser in der Lagune unabhängig von den Windverhältnissen, das hält bis spät in die Nacht an. Das nähere Betrachten der Kunstschatze der Stadt wird auf eine getrennte Reise verschoben.

19.5.2011 Stille

Nach dem Verlassen der Lagune liegt eine stille See vor uns. In 4 Stunden fahren wir auf geradem Kurs nach Caorle. Unterwegs nur sehr wenig Fischernetze zu sehen. Über einen Kanal gelangen wir in die Marina Darsena dell' Orologio, eine Anlage mit gleichzeitigen Ferienwohnungen und Bootsplätzen. Der Marinero spricht deutsch und weist uns freundlich ein. Wir telefonieren mit einem Elektroniker, der sich morgen Vormittag unseren Navigationsmonitor auf der Flybridge ansehen wird. Bilge gereinigt, Landstromanschluss, Gelenke der Gangway und Ullas Fahrradkette gereinigt und geschmiert. Kühlwasserpumpen laufen normal. Bei einer Werft ein Stück Rohr als Kraftverlängerung für die Hebel der Meereswasserventile gekauft, im Supermarkt die Küchenvorräte aufgefrischt. Caorle ist ein Badeort mit kleinem historischem Zentrum, alles ist auf Tourismus ausgerichtet. Z.Zt. sind die Strände noch leer. In der Marina ist absolute Stille, kaum jemand in den Apartments, keinerlei Wasserbewegungen.

20.5.2011 Letzter Tag in Norditalien und... der Navigationsmonitor funktioniert richtig

Heute warten wir auf den Elektroniker, ob da was bei raus kommt? Erst einmal haben wir also Zeit für „Büoarbeiten“. Maurizio erscheint um halb elf, ich zeige ihm das Problem, das nämlich die Farben auf dem Monitor nicht auf den normalen Stand reguliert werden können und das ein vertikaler Balken an der Seite erscheint. Er macht noch einmal die gleichen Tests der Verkabelung, die ich schon gemacht hatte. Dann versteht er, dass der Computer gewechselt worden war und wir machen uns daran. Er versucht, einen 2. Monitor am Computer direkt anzuschließen, wir finden dafür keine Lösung in den verschiedenen Programmen. Schließlich fragt er nach Internetverbindung auf dem Bordcomputer; den hatten wir allerdings aus Sicherheitsgründen bisher „jungfräulich“ gehalten. Ich schiebe meinen Abroadband-Stick in einen UBS-Anschluss, das Programm schreibt sich auf den Computer und in Kürze haben wir also auch eine Internet-Verbindung. Maurizio lädt aus dem Internet das Programm TeamViewer und >>>> der Monitor funktioniert!! Das war die 80 € wert; auf dem Computer hat in der geladenen Windows 7-Konstellation einfach etwas gefehlt!

Wir können gerade noch vor der zweistündigen Mittagspause zahlen und machen uns bald darauf auf den Weg nach Grado. Anfänglicher Wind lässt bald nach, um 16:30 Uhr kommen wir in die Marina San Vito, unser letzter Aufenthalt in Norditalien, morgen geht es weiter nach Kroatien. Grado ist wie Caorle touristisch entwickelt, hier gibt es aber noch mehr Möglichkeiten. Ganz nett, aber nicht mehr sehr ursprünglich, stark in deutscher und österreichischer Hand. Am Abend essen wir in der Marina im Restaurant La Dinette, schöne Lage direkt an der Lagune, ausgezeichnetes Essen.

Kroatien





21.5.2011 In Kroatien einklärt

Kurze Überfahrt von Grado nach Umag in Kroatien. Wir klarierten in der ACI Marina in Kroatien ein, hatten sogar mal die gelbe Flagge gesetzt, interessiert aber niemanden. Die Marina ist groß und großzügig angelegt. Im Laufe des Nachmittags kommen noch ca. 10 Boote. Wie in den letzten Jahren schon öfter in den großen Marinas erlebt, funktioniert das angepriesene WLAN nicht. Fahren mit den Rädern in den Ort, nichts Besonderes anzusehen. Vorplanungen für unsere Tagesrouten in Kroatien, hier werden wir ca. 1 Monat verbringen.

22.5.2011 Schönes Rovinj

Vor der Weiterfahrt tankten wir, günstiger als in Italien, ca. 1,21 €/l. Glatte See, Sonnenschein und jede Menge Boote heute am Sonntag unterwegs. Wir gehen in die ACI Marina in Rovinj, schöne Lage der Altstadt gegenüber, ausgezeichnete Waschräume und Toiletten und wie es sich gehört, funktioniert das WLAN selbstverständlich nicht (vor drei Tagen gab es Stromausfall und irgend etwas ist kaputt gegangen). Dem schließe ich mich gleich an, indem ich die Resolution unserer Navigationsmonitore erhöhen möchte und glaubte, dass ich nun auch für den 2. Monitor ein Programm auf dem PC hätte. Dem war aber nicht so, sondern das in Caorle geladene Programm entpuppte sich im Nachhinein als ein Fernbedienungsprogramm, mit dem Fachleute in meinen Computer schauen und Änderungen vornehmen können. Das ist nun auch wieder notwendig; denn ich brachte den Monitor auf der Flybridge in die gleiche Situation, die wir in Italien schon

einmal in Ordnung gebracht hatten. Nachmittagsspaziergang durch die sehr schöne Altstadt hinauf zur alles überragenden Kirche. Der Ort gefällt uns sehr gut, es gibt viele Möglichkeiten für Urlauber.

23.5.2011 Mit viel Wind in das ruhige Pommer

Gleich morgens mit dem Computerlieferanten in Finnland telefoniert, um das Monitorproblem sprachlich besser lösen zu können als auf Italienisch. Seine Kenntnisse reichen nicht aus, jetzt prüft er, ob der Hersteller mit einem Fernbedienungsprogramm arbeiten könnte. Als nächstes bei HR VIP für Ulla einen Internet-Stick und für mich eine kroatische SIM-Karte gekauft. Damit sollten wir ab morgen autark und nicht mehr von nicht funktionierenden WLAN's abhängig sein. Wir umrunden die Spitze der istrischen Halbinsel bei stark aufgefrischem Wind, 6 Bft – 12 m/s und gehen in unsere dritte ACI-Marina in Pomer. Ein ruhiger Platz in einer tiefen Bucht. Falls es noch jemanden interessiert, hier werden die WLAN-Verbindungen wohl durch den starken Wind vertrieben, auf jeden Fall funktioniert es auch nicht. Für Dienstag früh einen Elektriker bestellt, der sich Sicherungsschalter und Verbindungen unseres Navtex-Gerätes anschauen soll, da brennt laufend die 10 A-Sicherung durch. Die Landschaft ist nun ganz anders als in Italien, sehr viel abwechslungsreicher, Inseln und Buchten.

24.5.2011 Oi kaunis kesäilta – oh du schöner Sommerabend! David, der Elektriker, kommt fast wie verabredet. Er auch stellt fest, dass bei den Schaltern für Inverter und Navtex-Gerät einige alte Verbindungen frei hängen. Er prüft alles durch, isoliert dann die alten Verbindungen. Bei den Arbeiten zuckt er auf einmal furchtbar, er hatte einen Stromschlag aus dem 220 V-Netz bekommen, welches er nicht abgeschaltet hatte. „Statt Morgenkaffee“ meint er. Eine Stunde, im Büro bezahlt. Zurück am Boot schalte ich den Bordcomputer ein und der bleibt still. Nach kurzer Überprüfung stellt sich heraus, dass der Inverter nicht anspringt. Also David zurück. Er hatte beim Arbeiten mit den beiden Schaltern den Inverter-Schalter mit dem Pluspol des Navtexschalters berührt und das mochte der nicht. Beim Öffnen des Inverters zeigt sich, dass eine Kupferverbindung durchgebrannt war. Die repariert er in der Werkstatt und der Inverter läuft wieder. Nun nimmt er sich auch noch einmal die beiden Schalter vor und setzt kleinere Kabelverbinder ein. Statt einer Stunde wurden es nun drei, ich bezahle davon zwei. Mit Weiterfahren war es dann auch schon zu spät für heute.

Nun meldet sich der PC-Fachmann aus Finnland, mit dem wir das Bild auf dem Monitor der Flybridge wieder hinbekommen sollen. Kurz zusammen gefasst: nach mehreren Stunden Telefonaten, Arbeiten über telefonische Anweisungen und teilweise über das Fernbedienprogramm klappt es endlich am frühen Abend, vernünftiges Bild auf beiden Monitoren! Ab Mittag hatte sich der Wind gelegt, es wurde ein richtiger Sommertag. Abends noch einmal eine Runde durch das kleine Dorf und dann zum Essen wieder ins Miramare, wo wir schon gestern waren. Wir sitzen gemütlich unter den Straßenlaternen „Hofbräuhaus Traunstein“. Eine wirklich ruhige Bucht, außer der kleinen Marina keine weiteren Touristen, vom Stress mit der Elektronik abgesehen wirklich erholsam.

Auf dem Rückweg zum Boot herrlicher Duft von Jasmin im Dorf und Pinien vor der Marina.

25.5.2011 Premiere in einem Bojenfeld

Stiller Morgen, um 9:00 fahren wir ab. Bei der Überquerung des Rückens nach Otok Cres steigert sich der Wind bis auf 12 m/s aus NE, direkt seitlich für uns, es wird ganz schön unruhig. Hatte vorher das Stützsegel gesetzt, das hilft aber bei diesem Wind kaum mehr. Wir umrunden Unije und gehen in die tief eingeschnittene Bucht Maračol an eine Boje (erstes Mal für uns). Hier stört der

Wind nicht mehr, schöne Landschaft. Erste Mal geschwommen in diesem Jahr. Unser Grand Banks-Wimpel hat den Wind nicht ausgehalten, wir setzen einen neuen.

Bis zum Abend liegen im Bojenfeld 10 Boote, der Kassierer des Dorfes ist permanent unterwegs. Abendessen auf der Flybridge mit Sondereinlage eines Charterbootes mit polnischer Besatzung, die aus dem Anlegen an der Boje ein Schauspiel machen.

26.5.2011 Autofreie Insel, Ruhe

Rund 33 nm entlang an verschiedenen Inseln bis nach Ist. Kaum Wind, viel Sonne, wenig Boote. In Ist bleiben wir das einzige Boot an der Mole, einige Segelboote ankern vor dem Hafen. Teilweise so nah vor der Einfahrt, dass der Hafenmeister sie wegschicken muss. Von den 5 Restaurants des Dorfes hat eines, „More“, geöffnet, uns reicht das. Auf der Insel gibt es bis auf Minitraktoren keine Autos, alles sehr ruhig und gemütlich. Am Nachmittag steige ich 175 Höhenmeter auf den Berg über dem Dorf zur Kirche hinaus, phantastischer Rundblick über die Inselwelt. Gekrönt wird das ganze mit einem funktionierenden WLAN des More-Restaurants!

27.5.2011 Fast allein in Touristenbucht

Das Wasser ist in der Nacht etwas gesunken, wir haben aber immer noch zwischen 20 und 40 cm unter dem Kiel, das reicht. Die Fähre gegenüber ist in den frühen Morgenstunden abgefahren, nun legen Fischer neben uns an. Um 9:00 kommen wir los und fahren bei leichtem Südostwind an der Ostseite der langen Insel Dugi Otok entlang. An mehreren Stellen sind alte in den Fels gesprengte Schiffsbunker zu sehen. In Sali machen wir Zwischenstopp, kaufen ein und holen uns vom Bankautomaten neues Geld. Im Hafen ist Platz für bestimmt 150 Boote, jetzt liegen hier 3 Boote. Dann umrunden wir die Südspitze der Insel und fahren durch die Enge Prolaz Proversa in die große Bucht Luka Telašćica, wo wir an einer Boje festmachen. Unterwegs schon die ersten Eindrücke von den Kornaten mit ihren kahlen Hügeln. Am Abend liegen in der riesigen Bucht nur drei Boote. Das naheliegende Restaurant stellt den Dieselgenerator schon am Nachmittag ab, Kunden sind keine zu erwarten. Anders sieht das hier im Juli/August aus. Wir genießen die Natur, hören dem Gezwitscher der Vögel zu, analysieren Wolkenbilder. Für die Nacht und morgen Vormittag sind Südwestwind und Regenschauer vorausgesagt. Machen Grobplanung für die restliche Strecke Kroatien, Montenegro, Albanien. Am 12.6. wollen wir aus Kroatien ausklarieren und am 26.6. auch Albanien hinter uns gelassen haben. Damit sind die Tagesprogramme nun einfacher zu gestalten.

28.5.2011 Einzige Gäste am Steg in den Kornaten

Wir fahren eine relativ kurze Strecke in den Kornaten, besichtigen kurz die Steilküste von Mana und legen kurz darauf im Miniort Vrulje am Steg des Restaurants Ante an. Unterwegs kam uns ein finnisches Segelboot, Rock'n Roll II, entgegen. Obwohl uns erzählt wird, dass es am Nachmittag ab 15:00 Uhr hier sehr voll wird, sind wir am Abend die einzigen Gäste in Vrulje. Am Tag waren zwei Segelboote zum Essen hier. Wir steigen auf den Berg vor dem Ort und haben einen schönen Blick über die kahlen Inseln. Am Nachmittag ist die Bucht bei einem NW-Wind etwas unruhig, der legt sich aber am Abend. Die über VHF etwas schlecht gehörten Wetterberichte, sagen für Teile der Adria Starkwind und Sturm voraus, wir werden am Morgen weiter sehen.

29.5.2011 Aber jetzt ist es voll!!

Der Morgen ist ruhig, um 8:30 Leinen los und wir durchfahren nun 10 nm die Kornaten. Ab und zu ein paar Häuser, ansonsten nur baumlose Hänge, Steinmauern, einige Olivenhaine. Bis nach Zirje sind es 20 nm, dort gehen wir in die nur nach Süden offene große Bucht Stupica und machen an einer Boje fest (man wird bequem!). Einen kurzen Augenblick sind wir allein in der Bucht, am

Abend liegen dann hier fast 30 Boote. Zum großen Teil Charterboote und die Anlegemanöver an die Bojen sind teilweise haarsträubend. Wie schon gestern ein Charterboot in Vrulje, kommen sie an ohne fertige Leinen, eine Unmenge von Anweisungen hin und her, 5 Leute stehen am Bug, aber niemand kann die Boje fassen. Wir stellen fest, dass die Landschaften in Kroatien sehr schön sind, aber der Massentourismus, von dem wir nun nur einen kleinen Teil sehen, sagt uns nicht besonders zu. Hier lassen wir das erste Mal unser Beiboot zu Wasser, alles funktioniert, Kapitän besucht die Ruinen einer Burg über der Bucht. Ein ehemaliger Mitarbeiter meldet sich mit SMS, er ist gerade in Kroatien im Urlaub, und wir verabreden uns für Übermorgen in Sibenik. Starke Windböen am Nachmittag legen sich gegen Abend.

30.5.2011 Flussfahrt

Am frühen Morgen noch immer Windböen, aber dann legen sie sich schnell. Bei ruhiger See kommen wir bald durch die von einer Festung bewachte Einfahrt in das große Hafenbecken vor Šibenik. Machen eine Runde an der Altstadt entlang und fahren dann weiter den Fluss Krka hinauf bis Skradin. An den Seiten überall Muschelzuchtanlagen. Die engen Durchfahrten des Flusses erinnern an das Eiserne Tor auf der Donau. In Skradin rufen wir mehrere Mal die ACI-Marina über VHF, erhalten aber keine Antwort. Somit folgen wir dem Winken eines Marineros, der uns an den Stadt Kai holt. Hier liegen wir genauso gut und spürbar billiger (trotzdem immer noch preislich überhöht, was soll's). Skradin ist ein netter kleiner Ort, von dem Ausflüge in den Nationalpark Krka gemacht werden; die meisten Besucher verschwinden am Abend, und dann bleiben hier mehr oder weniger nur die Bootsbesatzungen zurück. Friseurbesuch mit 35 Kuna = knapp 5 €.

31.5. – 1.6.2011 Wasser, Wasser, Wasser!

Fahren am Morgen mit dem ersten Taxi Boot zum Nationalpark Krka und schauen uns die verschiedenen Wasserfälle an. Beeindruckend! Da wir den ganzen Tag Zeit haben, geht es mit einem Schiff von oberhalb der Wasserfälle weiter an der kleinen Insel Visovac vorbei zur breiten Schlucht Roški slap. Hier strömt der Fluss in vielen kleinen Armen über niedrige Barrieren in Kaskadenform, bis er beim Wasserfall 15 m tief in den Visovacer See stürzt. Die Anlagen im gesamten Park sind sehr gut angelegt und gepflegt, Hut ab!; und das Anschauen lohnt sich. Am Abend treffen wir Liisa und Teuvo auf der Rumbalotte und gehen gemeinsam Essen, hat viel Spaß gemacht.

Nachdem wir gestern nur Sonnenschein hatten, ist der Himmel heute bedeckt und es regnet leicht. Wir bringen unsere PC-Arbeiten auf das Laufende und beschließen dann, noch einen Tag in Skradin zu bleiben. Morgen werden wir dann Primošten auslassen und direkt nach Trogir fahren. Am Nachmittag sitzen wir vor der urigen Weinstube direkt uns gegenüber mit Rotwein, Käse und dalmatinischem Schinken, ausgezeichnet. Mit der Mannschaft des österreichischem Bootes Holiday haben wir uns lange unterhalten.

2.6.2011 Stadt vor hohen Bergen

Das Wetter hat sich aufgeklärt, an der Küste entlang fahren wir nach Trogir. Bei Primošten machen wir einen kurzen Abstecher in die Bucht vor dem Ort, um einige Fotos machen zu können. Heute sind viele Segelboote unterwegs. Vor Trogir frischt der Wind etwas auf. Wir gehen in die Marina gegenüber der Altstadt. Kaum festgemacht, zieht sich über den hohen Bergen hinter der Stadt ein Gewitter zusammen und entlädt sich mit langem Grollen, ohne dass es im Ort regnet.

Charterboote laufen in der Marina ein und es gibt wieder viel zu schauen. Manchmal fragt man sich, ob die Skipper (?) nicht mal auf kleineren Booten üben sollten. Ein Finne, der sein Segelboot in Trogir hält, findet uns zufällig und spricht uns an. Die Glocken der vielen Kirchtürme läuten

immer wieder am Nachmittag und geben der schönen Kulisse ihren eigenen Klang. In der Altstadt ist alles auf Touristenmassen ausgerichtet. Machen einen Rundgang und essen am Abend neben der Marina auf einem Restaurantschiff mit Blick zur Altstadt.

3.6.2011 Erste Mal geankert in dieser Saison >>>> geglückt beim 4. Mal!

Heute geht es das erste Mal in diesem Jahr – und mit neuem Anker – zum Ankern. Von Trogir fahren wir an Solta entlang (sehen dort das finnische Segelboot), dann durch die Meereseenge zwischen Solta und Brač hindurch nach Hvar. Vor dem Ort Stari Grad gibt es einige passende Buchten. In der Luka Tiha machen wir an drei Stellen Ankerversuche, aber der Boden ist schlecht und der Anker hält nicht (teilweise schlechter Boden war auch im Törn Führer genannt). Dann fahren wir weiter nach Luka Zavala und hier klappt es gleich – wie normal – beim ersten Mal. Am Ufer nur eine kleines Sommerhaus, an dem gearbeitet wird, sonst Natur. Uns fällt auf, dass es hier viel mehr Vögel gibt als in Griechenland, aber die Hänge sind auch baumbestanden und alles ist viel grüner. Ulla geht das erste Mal schwimmen, obwohl ihre neue Untergrenze von 25° um 0,61° C unterschritten ist!

4.6.2011 Und nun das erste Mal allein an einer Mooring festgemacht

Ruhige Nacht, der Wind hat sich ganz gelegt. Nachdem gestern Unmengen von Charterbooten unterwegs waren zur Rückgabe und Mannschaftswechsel, sind wir heute auf dem Weg nach Vis fast allein. An der Küste von Hvar entlang gibt es immer wieder neue Aussichten in die vielen kleinen Buchten und die Berge. Unsere Motoren haben trotz der erneuerten Einspritzdüsen wieder angefangen zu qualmen, fahre nun einmal 40 Minuten mit höheren Drehzahlen, morgen sehen wir, ob es geholfen hat. In Vis gehen wir nicht in den Haupthafen sondern auf die Ostseite der Bucht nach Kut vor die Kirche. Da niemand zum Helfen da ist, legen wir das erste Mal alleine an einer Mooring an, klappt ausgezeichnet. Kut gefällt uns gut, sehr viel gemütlicher als der Hauptort. Am späten Abend kommen die Kroaten in der nahen Konaba in Fahrt und geben noch eine Stunde lang eine Gesangsvorstellung.

5.6.2011 Frühstart

Der Wetterbericht zeigte für heute mehr Wind an, wir machen uns darum früh um 6:30 auf den Weg, vor uns 30 nm über offene See nach Lastovo. Mehr als 4 Bf wurden es aber nicht und die Fahrt verlief ruhig. In der Bucht Zaklopatica wollen wir erst beim Augusta anlegen. Die Schwimmstege sahen uns aber nicht sehr stabil aus und Hilfe zum Anlegen war nicht zu sehen, gingen darum zum Triton. Sehr freundlicher Empfang, lange Landebrücken bereit gestellt, gute Moorings, außerordentlich saubere und gute Duschen und WC,s. Fahre am Nachmittag mit dem Fahrrad nach Lastovo-City, d.h. schiebe das Rad den Berg erst einmal hoch, dann geht es mit Treten. Vom Bankautomat Kunas abgehoben und dann den Ort angesehen, der sich an den Hängen des breiten Tales empor zieht. Über allem trohnt eine alte Festung, in der jetzt eine meteorologische Station untergebracht und die damit nicht zugänglich ist. Aber man hat von dort einen schönen Ausblick. Im Laufe des Nachmittags kommen noch einige Boote in die Bucht und auch an den Steg von Triton. Ach so, die Technik: wollte während des Fahrens die nächste CD eines Krimihörbuches hören, aber die Sicherung des CD-Radios brannte durch und machte das auch mit der nächsten Sicherung, Feuchtigkeit?? Und das Navtex-Gerät hat seit 23.5. keine Navtex-Nachrichten mehr aber trotzdem Wetterberichte empfangen. Das kann entweder daran liegen, dass keine Nachrichten gesendet wurden (soll hier öfter und über längere Zeiträume vorkommen), oder dass der Elektriker am 23.5. beim Arbeiten am Gerät den Antennenanschluss so verdreht hat, dass er keinen vollständigen Kontakt mehr hat.

6.6.2011 Korčula!!

Vom vorhergesagten Wind ist immer noch nichts zu spüren und so bleibt es auch den ganzen Tag. Der Morgen ist sehr feucht, später kommt die Sonne durch. Auf dem Weg nach Korčula begegnen uns außer ein paar Delfinen die ersten Boote erst kurz vor der Marina. Korčula liegt wunderschön vor den Bergen der Pelješak-Halbinsel, man genießt ganz einfach die Landschaft und Umgebung. Bei unserer Ankunft ist die Marina leer, aber das ändert sich gegen Abend, jeder Platz ist belegt. Wie immer, funktioniert das Marina eigene Internet nicht, dafür gibt es einen guten Chandler, wo ich fehlende Öle kaufen kann. Das Radio/CD-Spieler ist wohl getrocknet und funktioniert mit einer neuen Sicherung normal. Für Morgen haben wir ein Auto reserviert, wollen uns die Insel anschauen. In den letzten Tagen die Routen für Montenegro und Albanien ausgearbeitet, auch das Kartenmaterial haben wir zusammen.

7.6.2011 Inselrundfahrt

Nun sind auch der Wind und die Wolken da, richtiges Wetter für die Inselrundfahrt. Überraschung beim Autoabholen, alles geht nur mit cash, keine Kreditkarten. Beim Losfahren merken wir, dass das Auto in niedrigen Touren immer wieder stottert. Als sich das auch beim Fahren nicht ändert, rufen wir beim Vermieter an. Keiner versteht es, weil neues Auto und gestern alles ok. Anderes Auto für heute auch nicht möglich zu bekommen, aber technischer Hinweis: Aircondition auf kleinste Stufe schalten. Wir kapieren natürlich überhaupt nicht, was die Klima-Anlage mit der Zündung zu tun hat, auch auf Stufe 1 ändert sich nichts. Also ganz ausgeschaltet und siehe da, der Wagen fährt normal! Etwas später ruft die Firma an, man hätte nun ein Auto. Wir sind inzwischen bald am anderen Ende der Insel und weigern uns, zurück zu fahren und den Wagen zu tauschen, verlangen aber einen Nachlass wegen nicht nutzbarer Klima-Anlage, und der wird uns dann endlich gewährt. Korčula ist sehr grün, teilweise wird Wein angebaut. Wir besuchen Vela Luka, Blato, Essen in Brna an der Küste -der Wirt holt die bestellten Muscheln aus dem Netz, welches von seinem Boot hängt; frischer geht es nicht -, Schwimmen (Kapitän) in der wunderschönen Bucht Pupnatska Luka und sehen uns auch noch die südliche Marina in Lumbarda an. Die ist zwar ruhig aber qualitativ kein Vergleich zur Korčula-Marina. Und zum Schluss bekommen wir auch die erste große Wäsche zurück ans Boot geliefert.

8.6.2011 Lobster today

In der Nacht gab es ein kräftiges Gewitter mit Platzregen, zu mindestens ist das Salz vom Boot gespült worden. Die gegenüberliegenden Berge sind dicht mit Wolken behangen, Sicht auf der See beschränkt. Wir benutzen den Morgen und drucken neue Crewlisten aus, die wir in Montenegro und besonders Albanien brauchen werden. Aus Google Earth habe ich auch albanische Häfen und Streckenabschnitte abgespeichert, sie vervollständigen die Übersichtskarten und verschiedene Törn Berichte. Nach 11:00 fahren wir dann los in Richtung Mljet, wenig Wind aber noch höhere langgezogene Wellen. Unterwegs mal wieder einige Delfine. Die Adriadelfine erscheinen uns im Gegensatz zu den Ägäisdelfinen faul. Keiner hat sich bisher zum Spielen mit uns gewagt oder die Heckwelle zum Wellenreiten genutzt, sie schwimmen einfach stur geradeaus. In der Bucht Polace legen wir uns mal wieder an eine Restaurant-Mooring, heute soll der Lobster am Abend dran glauben müssen. Unglaublich wie sich die bei unserer Ankunft fast leere Bucht gegen Abend wieder füllt!

9.6.2011 Umgeben von Bergen

Statt der erwarteten dunklen Wolken strahlender Sonnenschein. Fahren zwischen Mljet und Peljesac entlang, 4 Bf westlich schiebt uns voran. Dann wechseln wir auf die Ostseite der Insel Sipan und fahren nun zwischen Festland und den vorgelagerten Inseln entlang bis Dubrovnik. Wieder einmal phantastische Landschaft, blaues Wasser und Berge, über denen sich Haufenwolken aufbauen. Die Marina liegt eingerahmt von hohen Bergen am Fluss Dubrovacka. Wir tanken und bekommen dann einen ruhigen Liegeplatz, genießen auf der Flybridge die Umgebung. Wasche später das Boot mit unserem Trinkwasser und dann bunkern wir frisches Wasser. Im gut ausgestatteten Supermarkt eingekauft. Am Morgen hatte ich das Navtex-Gerät wieder empfangsbereit bekommen. Der Elektriker in Pomer hatte tatsächlich so am Antennenanschluss gedreht, dass die Antennenleitung nicht die richtige Berührung mit dem Stecker hatte, nun bekommen wir wieder Nachrichten. Versuche, den Autopiloten so zu programmieren, dass das Boot keine Schlangenlinien fährt, sind bisher fehlgeschlagen. Bei der nächsten Gelegenheit müssen wir auf der offenen See ein neues Autotuning des Gerätes machen.

10.6.2011

Verschlafen! Aber ist ja kein Problem, da wir an sich gar nichts verschlafen können, kommen nur später als gedacht in die Altstadt Dubrovnik. Und die ist wirklich sehenswert, auslassen darf man auf keinen Fall den Rundgang auf der ca. 2 km langen Stadtmauer, von der man einen wunderschönen Blick auf die Stadt hat. An den anderen hundert Touristen darf man sich dabei nicht stören lassen. Von oben sieht man auch gut, dass ein Großteil der Dächer neu ist, Folgen des „jugoslawischen“ Krieges, unter dem Dubrovnik auch besonders zu leiden hatte. Nachmittag ruhig in der Marina verbracht, den seit 4 Jahren ungenutzten Wasserfilter (beim Bunkern von Frischwasser) mit eigenen Schnellanschlüssen einsatzbereit gemacht. Am Abend laufen die Charterboote zum Crew-Wechsel ein, ein mächtiges Gedränge.

11.6.2011 Letzte Station in Kroatien

Das letzte mal am Morgen die Rechnung einer ACI-Marina bezahlt, Dubrovnik schießt den Vogel ab. 81 €/Tag eingeschlossen die Beträge für Strom und Wasser. Die mögen ja für Charterbootmannschaften mit 6 – 8 Leuten an Bord in Ordnung sein, aber wenn bei gleicher Bootslänge nur 2 verbrauchen, passt das System nicht. Die Marina selbst super und wie auch sonst überall äußerst saubere Toiletten und Waschräume. Und selbstverständlich funktioniert das angepriesene WLAN-Netz nicht, es muss ja alles überall seine Ordnung haben! Wir umrunden die Halbinsel der Stadt Dubrovnik und schauen uns die Stadtmauern von der Seeseite aus an, machen unterwegs für den Autopiloten das Autotuning – bringt aber keine Änderung in das Fahrverhalten – und fahren dann geradewegs in den Hafen von Cavtat. Vom Hafenmeister bekommen wir den letzten Platz vor den reservierten 40 m für die Taxiboote zugewiesen. Bevor wir dort hinkommen muss erst eine Superyacht noch längsseits gehen, weil ein Klavier an Bord gehoben wird. Ich bat mich an, es auch auf unserer Flybridge unterzubringen, aber das wollten sie nicht. Am Kai hauptsächlich riesige Yachten, nach uns bekommt noch ein Segelboot einen Platz. Laut Hafenmeister werden die meisten Plätze 10 Tage vorab reserviert. Spazieren um die Halbinsel, viele große Pinien, kleine Felsbuchten zum Schwimmen, Blick auf Dubrovnik im Norden. Die Stadt gefällt uns als Abschluss unseres Kroatien-Törns. Morgen klarieren wir aus nach Montenegro. Beim Abendessen gelingt unser Kassenendsturz fast genau, es fehlt 1 Kuna, der wird mit einem Euro ausgeglichen.

Zusammenfassend hat es uns in Kroatien gut gefallen. Aufgrund vieler Diskussionen hatten wir negative Erfahrungen erwartet. Die Menschen waren freundlich und sprachkundig, tolle Landschaften, die Marinas waren ausgezeichnet, sauber und gut organisiert (bis auf Internetverbindungen, diese Nichtleistung entspricht aber wohl internationalem Standard). Die Preise allerdings saftig und besonders für Eignerboote mit kleiner Mannschaft gegenüber voll besetzten Charterbooten unangemessen in Bezug auf Wasser und Elektrizität. Zur Hochsaison möchten wir allerdings nicht hier sein, dann muss das Gedrängel furchtbar sein, denn auch jetzt schon waren viele Boote unterwegs. Alles ist hier auf Massentourismus ausgerichtet. Erwähnenswert auch die guten Wetterdienste. Die Wetterwarnungen über UKW waren die klarsten, die wir in den letzten 4 Jahren empfangen haben, sowohl von der Flächenabdeckung mit Sendestationen als auch in einem absolut klaren Englisch.

Montenegro





12.6.2011 Empfang in Montenegro mit Platzregen



Am Morgen kommen uns Achim, den wir auf dem Wetterseminar des Mittelmeer Skipper Clubs kennengelernt hatten, und Nina auf der Rumbalotte besuchen. Sie waren mit dem Flugzeug gekommen und warten nun auf ihren Sohn, der von Split mit dem Boot kommt. Dann werden sie über Montenegro und Albanien nach Griechenland fahren, vielleicht treffen wir uns unterwegs noch einmal. Ausklarieren läuft problemlos abgesehen davon, dass ein Namensvetter angeblich auf einer Interpol-Liste steht, allerdings mit anderem Geburtsjahr.

Der Polizist meint, ich solle versuchen, dass im Heimatland zu klären. Bei leicht schwelliger See geht es nun an der felsigen Küste entlang in die Bucht von Kotor. Dort erwarten uns schwarze Wolken über den Bergen (Monte negro!) und gleich nach dem Einklarieren gibt es einen anständigen Platzregen, den wir bis zur Weiterfahrt abwarten. Wir fahren in den Stadthafen von Herceg Novi, Festmachen mit Muringleinen. Die Altstadt zieht sich den Hang bis zur Festung Kanli Kula hoch, von dort guter Ausblick auf die Bucht. Den zweiten Platzregen warten wir bei Eiskaffee und Capuccino unter großen Sonnenschirmen ab. Inzwischen sind noch etliche Boote in den Hafen gekommen. Abendessen im nahen Restaurant Tri Lipe (Drei Linden) unter den Linden sitzend, ausgezeichnetes Essen und guter Rotwein!

13.6.2011 Berausende Fjordlandschaft

Sonniger Morgen, ideales Wetter für die Fahrt durch den Fjord von Kotor. Berausende Landschaften. Legen im Stadthafen von Kotor direkt vor den Marktständen an. Vor dem Ort ankert ein riesiges Kreuzfahrtschiff und die Passagiere werden gerade in großen Kleingruppen durch die Altstadt geführt. Wir wollen uns für den Vodafone-Stick eine lokale SIM-Karte besorgen, müssen aber erfahren, dass Vodafone in Montenegro nicht vertreten ist und auch keinen Partner hat. Kurz entschlossen kaufen wir einen T-Online Stick einschließlich 1 GB SIM, das ganze kostet 19 €. Unsere Backup-Notlösung „abroadband“ würde für diese Datenmenge 590 € verrechnen, unverschämt. Kapitän steigt am Nachmittag zur Festung Sveti Ivan hoch, super Blick auf das Becken von Kotor. Kurzes Hitzegewitter mit einigen Tropfen Regen, dann ist es vorbei. Abendessen „gepflegt“ im Galion direkt am Wasser.

14.6.2011 Endlich mal wieder Ankern

Der Autoverkehr hatte gegen Mitternacht aufgehört und störte nicht. Am Morgen auf dem gegenüberliegenden Markt noch Obst eingekauft. Nach Prüfen der Wetter-/Windsituation beschließen wir, heute zu ankern. Da das Wasser in der Kotorbucht nicht das sauberste ist, fahren wir hinaus und gehen in die nur nach Süden offene Bucht Dobra luka. Ein Segelboot und ein großer Motorsegler, die hier liegen, fahren am Nachmittag weiter, wir bleiben allein. Wasserlinie am Boot

gewaschen, in den Häfen hatte sich ein öliger Film festgesetzt. Über den Bergen bei Kotor bilden sich riesige Haufenwolken, am Abend dort vereinzelte Gewitter, später dann auch bei uns Regen.

15.6.2011 An gebirgiger Küste entlang nach Bar

Verwerfen den ursprünglichen Plan, auch noch 1 Nacht in Budva zu bleiben, es sind nur 12 nm, sondern fahren direkt bis Bar. Hohe Berge die ganze Küste entlang, einige kleine Inseln und mehrere schöne Buchten. Es wird überall gebaut, wahrscheinlich aber sind einige Projekte auch Bauruinen. Im Hafen von Bar werden wir von einem einheimischen Boot längsseits an einen Steg geschickt, Kaum haben wir festgemacht, als auch schon der Hafenmeister aufgeregt kommt und erklärt, dass wir dort nicht bleiben dürfen, weil der Platz für 2 große Motorboote reserviert ist. Nach einigem Hin und Her bietet uns ein Clubmitglied an, seinen Zweitplatz zu nutzen. Bar ist eine normale Stadt, das ursprüngliche Bar liegt als Ruinen 4 km entfernt. Fahre mit dem Taxi dort hin, phantastische Lage mit Blick in die hohen Berge und runter zum Meer. Auf der Rückfahrt noch den angeblich ältesten Olivenbaum in Europa – soll über 2000 Jahre alt sein – besucht. Zurück im Hafen sind auch Achim und Nina angekommen, sie liegen nur 2 Boote weiter. Dann braut sich innerhalb kurzer Zeit wieder mal das tägliche Gewitter zusammen, im nu sind die Berge im Norden nicht mehr zu sehen und es kracht ordentlich. Gemeinsames Abendessen und Unterhalten mit der Yassou-Crew, es wird spät.

Albanien





16.6.2011 Einklarieren in Albanien

Mit Yassou gemeinsam Gang nach Canossa, nämlich zum Bezahlen und Ausklariere.

Marinebüro sollte um 8:00 öffnen, hieß aber 9:00 Uhr. Gestylte Kleidung, gutes Aussehen, lange Fingernägel und System Adler auf dem PC: Kreisen, Suchen und Zuschlagen. Vom Büro werden wir zum Zoll im gleichen Gebäude geschickt, von unseren Papieren werden Kopien genommen. Dann zum Hafenmeister, bei ihm war die Kopiermaschine kaputt. Alternative entweder irgendwo eine Kopie der offiziellen Crew-list



machen lassen oder sie selbst noch einmal neu schreiben, wir entscheiden uns zum Schreiben.

Von dort zur Polizei. Es wird ein englisch sprechender Beamte gerufen, braucht seine Zeit.

Computer hochfahren, braucht auch seine Zeit. Dann sind wir dort fertig, Stempel in den Pass gibt es nicht, aber in die Papiere des Hafenmeisters und damit wieder zum Zoll. Die Dame nimmt nun auch eine offizielle Kopie entgegen (wahrscheinlich war der erste Besuch unnötig) und dann können wir endlich weiter. Yassou möchte noch tanken, aber die Tankstelle ist nicht besetzt.

Hinter Bar wird die Küste langsam flacher, im Grenzgebiet zu Albanien ein Flussdelta mit langen Sandstränden. Über den albanischen Bergen baut sich wieder einmal das Nachmittagsgewitter auf und kurz vor unserer Ankunft in Shengjin blitzt und donnert es über dem Gebirge, wir werden verschont. Wir legen an der einzigen sichtbaren freien Stelle an, auf das Anfunken hatten wir keine Antwort bekommen. In der Nähe liegt ein schwedisches Segelboot. Suche dann den Hafenmeister auf, vor seiner Tür werde ich mit den Worten „ich bin ihr Agent“ begrüßt und der Agent wickelt dann alles ab, für insgesamt 80 €. Der Hafenmeister bekommt davon 1 €, wer sich den Rest teilt, bleibt unklar. Aber natürlich muss auch der Mercedes des Agenten irgendwie bezahlt werden. An unserem Liegeplatz können wir allerdings nicht bleiben, weil dorthin ein 33 m Boot erwartet wird. Hafenmeister und Polizei finden schließlich einen Platz hinter einem großen Frachtschiff und helfen beim Anlegen, Yassou geht später dann bei uns längsseits und wir feiern das wahrscheinlich 1. Mittelmeer-Skipper-Club Treffen in Albanien.

Erkundungsgang durch den Ort. Die Hauptstraße ist in schlechter Verfassung, die Strandseite bestückt mit neuen, gut gepflegten Hotelanlagen, viel Betrieb. Finde einen Vodafone-shop und kaufe uns den prepaid-stick für Albanien, Kommunikationsmöglichkeiten damit gesichert.

Örtliches Geld (Lek) aus einem der vielen Bankautomaten gezogen, von denen aber die meisten nicht funktionierten, der letzte war gnädig. Am Abend Essen im San Giovanni, ausgezeichnet!

17.6.2011 Im größten Hafen des Landes

Vor dem Abfahren erhalten wir vom Hafenmeister einen Schein mit dem Tagesziel Durres, sonstige Papiere, dass wir in Albanien inkariert haben, gibt es nicht. Auf der Fahrt fasst kein Wind. Unterwegs ändert sich die Farbe des Wassers von dunkelblau in helles Türkis. Vor dem Kap Kepi Bishti i Palles ankern wir zum Schwimmen und Duschen. Am Ufer ein kleiner Hafen, der sich später beim Weiterfahren als ziemlich großer Militärhafen erweist. Die Bucht ist gespickt mit den kleinen albanischen Betonbunkern und das gesamte Kap ist durchsiebt mit Festungen. In Durres werden wir erst an eine Stelle gelotst, an der Sojagetreide aus Hängesilos auf Lastwagen geladen wird und der Wind deckt uns schnell mit den Spelzen ein. Kaum festgemacht, erscheint der Agent. Diesmal versuchen wir ohne ihn auszukommen und teilen ihm mit, dass wir ihn nicht brauchen und direkt beim Hafenmeister inkariieren. Antwort: das geht nicht, weil er vom Hafenmeister beauftragt ist, den Papierkrieg abzuwickeln. Kosten hier 70 € für den ersten Tag, weitere Liegetage hätten dann jeweils 10 € gekostet. Wir verlegen das Boot schnell an eine andere Stelle. Durres ist der größte Hafen des Landes. Hinter dem Hafen das Stadtzentrum, gut gepflegt, viele Caffés. Grosse Strandpromenade mit Spielplätzen für Kinder. Am Abend sitzen wir mit Empfehlung des Agenten im Piazza, wieder ausgezeichnetes Essen, billig. Inzwischen hat der Agent auch schon das Papier für die Weiterfahrt hinter die Türklinke gesteckt, damit können wir morgen früh sofort los.

18.6.2011 Ruhige und schöne Marina Oriku

Heute haben wir 60 nm vor uns, Wettervorhersage ist gut. An der Küste treten die Gebirgszüge mehr in den Hintergrund und werden von flachen Buchten abgelöst. Es gibt praktisch keinen Schutz. Auf der ganzen Fahrt kommen uns nur 2 italienische Segelboote entgegen. Bei Vlores wird es wieder gebirgig, die Marina Oriku (einzige Marina des Landes) liegt am südlichen Ende der Bucht Gjiri i Vlores vor einer wunderschönen Bergkulisse. Schon von weitem machen wir die 2 großen Gebäude der Marina aus. Es liegen nur wenige Boote hier. Der Platz ist schön und ruhig, wir beschließen nach 8 Fahrtagen nun einige Tage zu bleiben, da auch die Wettervorhersagen mehr Wind versprechen. In der Marina funktioniert das WLAN, es gibt gute Waschräume und Toiletten, das ganze für 37 €. Yassou konnte bei der Flaute kaum Segeln und kommt erst später am Abend an. Essen heute im Restaurant La Folla, direkt an der Bucht, wieder einmal sind wir zufrieden. Unsere Gespräche werden begleitet von einem lauten Konzert der Frösche. Der Weg im Dunkeln zurück ist ein Erlebnis der besonderen Klasse. Es gibt keinen Fußweg und die Albaner fahren Auto, als hätten sie ihr Gehirn abgegeben. Ohne Rücksicht auf Verluste stehen sie auf dem Gashebel, überholen wo auch immer und Fußgänger werden mit lautem Hupen von der Straße gejagt.

19.6.2011

Achim und Nina mieten sich ein Auto und machen einen zweitägigen Ausflug ins Landesinnere. Wir legen Arbeitspause ein. Boot wird entsalzt, Maschinenraum inspiziert, Kleinreparaturen, Innenreinigung, Kühlschrank abgetaut, Wäsche gewaschen. Unterlagen für Süditalien geordnet, langsam müssen wir unsere Strecke dort festlegen. Autopiloten in Angriff genommen, um die leichte Schlangenlinie endlich weg zu bekommen. Da das Autotuning nicht geholfen hat, gebe ich nun Werte manuell ein und werde diese dann nach den Fahrerergebnissen anpassen. Wir haben mit 33° C den heißesten Tag dieses Jahres. Vom Morgen an schieben sich aus Süden Wolken über die Berge der vorgelagerten Halbinsel, draußen muss es ziemlich windig sein, hier drinnen merkt man nichts. Unsere Wetterstation überreagiert allerdings auf die Änderung und ihr Barometer fällt innerhalb von 3 Stunden um 14 mB. Fahre mit dem Israeli, der uns gegenüber liegt, am späten

Nachmittag nach Vlores. Die gesamte Bucht entlang gibt es kleine Hotels und Badebuchten, viele Restaurants. Vlores hat eine lange und breite Hauptstraße, der Hafen besteht nur aus zwei langen offenen Molen, gut dass wir hier nicht hin mussten. Überall wird gebaut. Rückfahrt mit dem Taxi, da der Israeli noch zu tun hat. Abendessen wieder im La Folla, da Ulla heute einmal Fleisch essen wollte. Das steht zwar auf der Speisekarte, gibt es aber nicht. Man muss eben flexibel sein. Am Abend läuft noch ein französischer Zweimaster in der Marina ein, einzige Bewegung heute. Morgen dreht der Wind wieder auf NW und bläst kräftiger. Wir werden noch einem Tag bleiben, um auch in Ruhe unsere Homepage aktualisieren zu können.

20.6.2011

Wind hat auf NW gedreht und bläst nun in die Bucht hinein, es ist spürbar angenehmer als gestern bei der stehenden Hitze. Am Morgen kommt ein dänisches Segelboot, sie hatten abends in der Bucht geankert, weil sie die Marina nicht auf der Seekarte finden konnten und die Gebäude nicht gesehen hatten. Wir gehen zum Einkaufen nach Orikum, kleiner Ort mit ausreichenden Einkaufsmöglichkeiten, Bars und Restaurants. Dann wird die Homepage aktualisiert. Gegen Nachmittag nimmt der NW zu und treibt nun die Wolken, die gestern von Süden kamen, zurück. Beim Sonnenuntergang hängen rosarot beleuchtete Wolkenfetzen über den Bergen. Nina und Achim kommen erst spät wieder von ihrer Autofahrt durch das Landesinnere, 800 km über mit Löchern gesiebte Straßen!

21.6.2011 An unzugänglicher Küste entlang in die Bucht von Palermo

Für heute ist nur wenig Wind angesagt. Die Dänen fahren schon um 5:00 früh los und gleich danach auch die beiden französischen Boote. Danach können wir auch nicht mehr schlafen und so starten wir die Motoren um 7:40. Aus der großen Bucht hinaus nur leichter Seegang, aber um das Kap steigert sich der Wind bis auf 5 Bf. Nach Umrundung des Kaps haben wir die Dünung von hinten und allmählich beruhigt sich auch der Wind, dabei geht er innerhalb von 2 Stunden alle Himmelsrichtungen durch. Die Küste ist vollkommen unbewohnt, keine Häuser, Straßen, Tiere, nicht einmal Bunker. Grasbewachsene Felshänge mit nur vereinzeltem Baumbestand steigen direkt aus dem Meer auf schätzungsweise 600 – 800 Meter. Erst 1 Stunde vor Himara treten die Berge weiter ins Land, dafür werden dort Höhen bis 2000 m erreicht. An den Sandbuchten kaum Menschen zu sehen. Erst hier kommen uns 2 Segelboote entgegen, davor fuhren 2 Fähren nach Norden. Wir fahren in die Bucht Palermo und ankern hinter einer kleinen runden Halbinsel, auf der eine Festung steht. Kristallklares Wasser, über der Landstraße ein Restaurant, ein paar Touristen am Ufer, dafür aber mehr Kühe. Berausender Duft von ???? duftet etwas wie Salbei. Dies wird unser letzter Abend in Albanien, morgen geht es direkt nach Westen zur 15 nm entfernten griechischen Insel Erikoussa. Mit Achim und Nina „verprassen“ wir unsere letzten LEK im Restaurant und nehmen noch einen (oder mehrere) Absacker auf der Rumbalotte.

22.6.2011 Letzte Station in der Adria/im östlichen Mittelmeer

Ruhige Nacht, klarer Morgen. Das wunderschön klare Wasser hat allerdings den Nachteil, dass man sieht, was alles an Abfällen dort untergebracht ist, und das ist nicht wenig. An der Umweltkultur gibt es hier noch eine Menge zu arbeiten. Mit Achim und Nina besuchen wir die alte türkische Festung auf der Insel, sie hatte als Stützpunkt der albanischen Marine gedient und ist in guter Verfassung. Dann heißt es Abschied nehmen von der Yassou. Nina und Achim, vielen Dank für die vielen schönen Augenblicke, hat uns Spaß gemacht! In knapp 2 Stunden kommen wir auf Erikoussa an mit 2 Erfolgserlebnissen: der Autopilot gehorcht den manuellen Einstellungen und fährt schon fast ganz geradeaus ohne die langen Schlangenbewegungen. Und wir haben endlich

einen Delfin getroffen, der mit uns auch ein wenig spielen und nicht nur seine eigene Wege gehen will. Erikoussa fühlt sich wie zu Hause an, hier waren wir im letzten September. Heute liegen am Abend allerdings doppelt so viele Boote in der Bucht vor Anker wie im Herbst. Eines davon ist die SY Alena mit Skipper Werner; das erste Mal, dass wir ein MSC-Boot am Wimpel erkannt haben. Am Nachmittag unsere Teilstrecken Süditalien durchgegangen, mehrmals geschwommen.

Südspitze Italien





23.6.2011 Wieder in Italien



Insgesamt ruhige Überfahrt nach Santa Maria di Leuca. Am Morgen leicht diesig, zwischendurch 3 – 4 Bft, dann wieder abflachend. Da der Wind von der Seite kommt, setze ich unser Stützsegel. Nach der Abfahrt kommen uns bald drei italienische Segelboote entgegen, danach sind wir allein bis auf eine Schildkröte, die kurz den Kopf aus dem Wasser streckt. 2 CD's unseres langen Hörbuches angehört. Italiens Küste kommt als flacher Strich entgegen. Nach 7 Stunden Fahrt in der Marina getankt und dann am äußeren Schwimmsteg festgemacht. Maria di Leuca ist ein reiner Ferienort, Attraktionen sind die nahe liegenden Grotten, zu denen laufend Boote hinaus fahren, der hohe Leuchtturm

auf dem Kap und die daneben liegende Kirche Santa Maria de Finibus Terrae. Vor dem Kap treffen das adriatische und das Ionische Meer aufeinander. Auf das Kap hinauf führt aus dem Hafen eine

von Mussolini als zeremonielles Tor nach Italien gebaute monumentale Steintreppe, man kommt in der Nachmittagssonne dabei ganz schön ins Schwitzen.

24.6.2011

Vor der Einfahrt in die Marina ist ein Segelboot im gut sichtbaren flachen Wasser auf Grund gelaufen. Eines der Ausflugsboote bekommt es nach einigen Anstrengungen wieder frei. Im Ort gibt es keine Telefonläden, wir fahren mit dem Taxi nach Gaglione de Capo. Im Vodafone-shop meinen Vertrag erneuert und für Ulla die SIM-Karte, die wir in Porto San Giorgio gekauft hatten, geladen. Auf dem Rückweg Proviant eingekauft. Zurück auf dem Boot stellen wir fest, dass Ullas Karte mit den in Kroatien und Albanien gekauften Sticks nicht funktioniert, obwohl meine kroatische SIM-Karte im Stick funktioniert hat, den ich in Griechenland gekauft und später auch in Italien benutzt habe. Da soll sich noch einer auskennen! Im nächsten Ort werden wir also einen „italienischen“ Stick für Ulla kaufen. Nachmittags kleine Änderungsarbeiten am Boot gemacht. Der neben uns liegende Italiener – wir hatten ihn in Albanien in Orikum getroffen – sagt uns Bescheid, dass die Vorhersagen für die nächsten Tage äußerst „windig“ sein sollen, dummerweise bestätigt das auch mein Blick auf die Wetterseite, N/NW 5 – 7 Bft, vor Montag gibt es kein Wegkommen. In der Marina liegen wir für diese Windrichtung jedoch gut und sicher. Am Abend zur Ehre des finnischen Mittsommerfestes Essen im Hafen im Restaurant Fedele, alle Tische belegt, wir sind die einzigen Ausländer.

25.6.2011

Fotos sortiert, kopiert und auf verschiedenen Medien gespeichert. Homepage aktualisiert. Routen und Häfen für Südspitze Italien mit Sizilien und den äolischen Inseln konkretisiert. Ulla beim Friseur gewesen (23 € statt 60 € in Finnland). Da es in der Nacht noch stärkeren Wind geben sollte, haben wir sicherheitshalber das Bimini zusammengeklappt. Abendessen wieder beim Fedele, wo es auf der Terrasse ein großes Dorfessen gab.

26.6.2011

Auf der Uferpromenade sind Verkaufsstände aufgebaut. Von Socken über Unterhosen bis zum Strohhut, Geschirr und Möbeln ist alles zu haben. Machen einen Spaziergang an die Westspitze von Santa Maria di Leuca, von wo wir einen Blick auf den Golf von Taranto haben; raue See mit Schaumkronen bedeckt. Aber irgendwann wird sich der Wind auch wieder legen, z.Zt. gibt es Starkwind- und Sturmwarnungen in allen italienischen Seegebieten.

27.6.2011 Wellenreiten nach Gallipoli

Haben versucht, eine Strecke „um Wind und Wellen herum“ zu finden, d.h. um den Golf von Taranto zu fahren. Heute sollen es für die erste Teilstrecke 4, max. 5 Bft geben. Am Anfang ging das auch gut, dann aber frischte der Wind wieder auf 6-7 Bft auf und da wir relativ weit draußen fahren, gab es auch in Kürze kräftige Wellen. Kurs dann näher an die Küste gelegt. Die ist ziemlich flach, macht aber bei dem Sonnenschein mit ihren weißen Häusern einen netten Eindruck. Die Annäherung an Gallipoli ist schön, die Altstadt liegt auf einer runden Insel, der neuere Teil auf dem Festland. Einfahrt in den auf der Nordseite liegenden Hafen mit Marina bei dem Wellengang spannend. Unser Törnführer verwirrt uns mit widersprüchlichen Texten und Lagezeichnungen betreffend die Marina Bleu Salento. Nirgendwo ist jemand zu sehen und ein Anlegen bei dem starken Wellengang und Wind kommt uns ohnehin kritisch vor. Also legen wir kurzerhand an der langen Außenmole längsseits hinter einem großen Segelboot an. Lange währt unser Glück nicht, dann erscheint ein Uniformierter und macht uns klar, dass wir hier nicht liegen dürfen, wegen

Security. Genau deshalb liegen wir ja hier, nämlich Security für das Boot. Das verwirrt ihn zwar ein wenig, aber er bleibt bei seiner Meinung. Wir sollten die Marina anfunken, nur wie so oft, antwortet dort niemand. Dann findet er eine Telefonnummer und wir bekommen Verbindung, die Marina schickt ein Pilotboot entgegen, welches uns den Liegeplatz am Ende eines Schwimmstegs zeigt. Trotz Wind und Wellen legen wir dort eine Superanlandung hin, dass sowohl Marineros als auch Crew und Kapitän erstaunt sind. Na bitte!

Später versuchen wir im Ort, Ullas Vodafone-Stick zum Laufen zu bekommen. Waren dann wohl an die 2 Stunden im Laden, haben zwischendurch auch den Laptop vom Boot geholt, aber nichts lief. Das Programm zeigt an, dass wir im Netz eingeschaltet sind, schafft aber keine Internetverbindung her. Klar ist, dass die in Kroatien und Albanien gekauften Sticks zu mindestens mit der italienischen SIM-Karte nicht funktionieren, aber der neue Vodafone-Stick schafft eben die Verbindung auch nicht. Morgen früh sollen wir wieder kommen, weil die Techniker meinen, es läge an einer Überbelastung des Netzes, das glauben wir allerdings nicht. Am Abend probieren wir noch einmal alle möglichen Varianten aus, um auf die nächste Phase gut vorbereitet zu sein.

28.6.2011

Nach dem Frühstück Fotogang durch die Altstadt. Eine Hauptstraße und eine Unmenge von kleinen Gassen, gefällt mir sehr gut. Dann geht es wieder zum Vodafone-Laden. Diesmal behalten wir die einzelnen Schritte fest in eigener Hand, Endergebnis: alte Version des Vodafone-Sticks funktioniert auf Ullas PC, die neue Version mit angeblicher besserer Software und weniger Fehlern nicht. Dafür bekommen wir diesen nach einigen Versuchen auf meinem PC zum Funktionieren, Problem gelöst, keiner weiß allerdings, was das Problem nun konkret war/ist. Den Tag auf dem Boot mit Lesen verbracht. Am Abend in der Altstadt im Restaurant Bastion mit Blick auf den Leuchtturm gut gegessen, die Waage dankt es!

29.6.2011

Gestern am späten Nachmittag war der Strom ausgeschaltet worden, jetzt funktioniert er noch immer nicht. Allerdings haben nur wir das Problem. Bis ich auf die Idee komme und einmal beim Fehlerschutzschalter nachschaue. Der hatte beim Arbeiten der Elektriker reagiert und die Sicherung war rausgesprungen. Nun „stehen wir also wieder unter Strom“. Am Nachmittag macht die Guardia Finanza über der Marina mit dem Helikopter Flugübungen, der Sinn bleibt uns unklar. Boot gewaschen, PC-Arbeiten, in der Stadt eingekauft und am Abend routiniert in die Altstadt zum Essen.

30.6.2011 Geheimtipp für sicheren Hafen - Cariati

Wir überqueren den Gold von Taranto (60 nm) bei ruhigem Wetter, bis auf einige Fischer und ein Frachtschiff keine weiteren Begegnungen. Die langen Strecken auf offener See sind inzwischen zum Alltagsgeschäft geworden. Da niemand auf Funkanruf antwortet, gehen wir in Cariati an einem leeren Schwimmsteg längsseits und stellen dann fest, dass gegenüber das deutsche Motorboot Rosita mit Dieter und Rosita liegt. Von ihnen hatten wir schon im Mittelmeer-Skipper-Forum gelesen. Sie waren hier über den Winter und haben noch einige Arbeiten am Boot. Der Hafen ist neu und bietet besten Schutz gegen alle Himmelsrichtungen. Wasser und Strom an den Stegen, Duschen und WC gut. Verbringen einige Zeit mit Rosita-Crew. Abends bei Pedro hinter der kleinen Werft Pizza gegessen, sehr gut.

1.7.2011 Crotona, Stadt mit vielen Gesichtern

Mit Rosita tauschen wir noch Bücher aus, bevor es losgeht. Vor dem Hafen unruhige seitliche Dünung, erst nach einer Stunde haben wir sie dann von achtern. Der hügelige Küstenstreifen bis Crotona ist nur mäßig besiedelt. In Crotona legen wir am Steg des Krotor Yachtclubs an. Im Hafen ist viel Platz. Ulla wäscht 2 Maschinen Wäsche, später Einkaufen. Am Strand ist Hochbetrieb, die Jugend vergnügt sich mit jeder Art von Ballspielen. Abendessen im Restaurant Carlo V auf dem Festungsplatz. Speisekarte ohne Preise, also nur mutig bestellen. Das Ganze war ausgezeichnet und günstig!

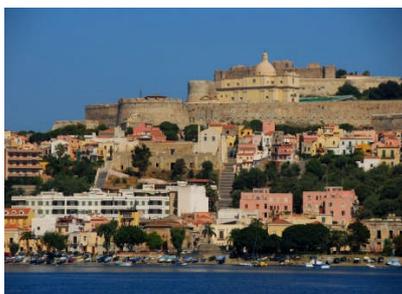
2.7.2011 Minihafen und großes Kastell

Bis auf etwas Diskomusik von der Lungomare, die aber um Mitternacht herum aufhörte, war die Nacht ruhig, keinerlei Schwell im Hafenbecken. Am Morgen Fotospaziergang im Morgenlicht. Dabei die stolze Bastion besichtigt und dann einen Abstecher in die Altstadt gemacht, die hinter dem Festungsplatz beginnt. Sehr viel schöner als die Wohnkasernen auf der Hafenseite. Auf der Fahrt achten wir darauf, die Schutzgebiete des Marineparks zu umfahren. Aus dem Internet ausgedruckte Spezialkarte hilft dabei. Hinter dem Kap Rizzuto legen wir uns an eine der Bojen des Parks, Schwimmpause und Mittagsimbiss, Obstsalat wie immer beim Fahren. Danach sind es nur noch 30 Minuten bis Le Castella. Der Fischerhafen ist voll, in der Marina finden wir einen Mooringplatz zum Anlegen. Alles in eigener Regie, zum Helfen ist niemand da, dafür kostet das Liegen nichts. Das imposante Kastell besucht. Zwei österreichische Motorboote kommen kurz in den Hafen, fahren dann aber wieder weiter. Nach einer Stunde sind sie wieder zurück, eines hat Probleme mit der Motorkühlung, sie können neben uns festmachen, das zweite geht an einem Ausflugsboot längsseits. Inzwischen haben wir steifen Wind aus Südwest, hoffentlich beruhigt der sich bald.

3.7.2011 Windberüchtigte Golf von Squillace macht keine Probleme

Der Wind hat sich gelegt und kommt nun leicht aus Südost, schiebt uns voran. Kurz nach 8 Uhr geht es los, vorher noch den Österreichern mit Epoxikitt ausgeholfen. Auf Grund der ruhigen Wetterlage entschließen wir uns, den windberüchtigten Golf von Squillace direkt zu überqueren. Heute sind viele Segelboote unterwegs, auch ein Finne kommt uns entgegen, der zweite nach den Kornaten in Kroatien. Die Österreicher überholen uns nach ein paar Stunden, wir treffen sie im Hafen Roccella Ionica wieder. Die Küste wieder hügelig, schönes Farbenspiel, auch wenn es etwas dunstig ist. In Roccella umfahren wir die Sandbank vor der Hafeneinfahrt weitläufig und gehen dann am Ostende an einen Finger. Der Hafen ist groß, meistens italienische Festlieger mit kleineren Booten. Strom und Wasser an den Stegen funktionieren nicht, dafür kostet auch die Übernachtung nichts. Anders in Sizilien, wo ich für uns einen Liegeplatz in Riposto für 3 Tage reserviere, pro Tag 96 € und Wasser und Strom extra. Am Abend in der Pizzeria 0,5 m Pizza gegessen, das gehört hier zum Ambiente dazu. Pizza war gut aber auch nichts Umwerfendes. Währenddessen hat an der Außenmole eine französische Grand Banks 42, „Friendship II“, angelegt, wir schauen sie uns an und kurze Zeit später stehen die Franzosen bei uns.

Sizilien und liparische Inseln





4.7.2011 Am Fuße des Ätna

Es stehen über 70 nm auf dem Programm bis zur Marina Porto dell' Etna in Riposto auf Sizilien. Windvorhersagen weisen nur 2 – 3 Bft aus. Um 6:00 Uhr fahren wir los an der Küste der italienischen Schuhsole entlang. Die Küste ist weiterhin gebirgig mit Ortschaften bis auf die Bergkuppen hoch. Nach Umrundung des Capo Spartivento sehen wir am Horizont schon den Etna und halten nun direkt darauf zu. Bei der Überquerung der Straße von Messina frischt der Wind für eine Stunde auf 4 Bft aus Nord auf, setze zum Verringern des Schaukelns das Stützsegel. Danach fast Windstille bis in die Marina, wo ein Pilotboot uns zum Liegeplatz bringt. Lage der Marina unter dem Ätna ist sehr schön, dafür darf man pro Nacht 96 € zahlen, Strom und Wasser extra nach Verbrauch. Die beiden österreichischen Boote, Donna Anna und Prisca, kommen fast gleichzeitig an. Sie waren unterwegs auf der Jagd nach Diesel, den es hier nicht gibt. Auch in Reggio Calabria hatten sie kein Glück und mussten noch nach Messina fahren. Den Abend verbringen wir gemeinsam erst zum Eingewöhnen auf der Donna Anna und dann bei einem ausgezeichneten Essen im Lokal Aragosta. Wein, Grappa und Limocello kamen nicht zu kurz.

5.7.2011

Vormittag leicht bedeckt, ganz angenehm. Beim Yachtservice Elektriker bestellt, der nach dem Radio/CD-Spieler auf der Flybridge schaut. Ergebnis: tot; irgendwann ist Wasser eingelaufen, wahrscheinlich in Kemer oder in Porto San Giorgio, weil in beiden Häfen das Boot erst nach starken Regenfällen abgedeckt wurde. Mit dem Elektriker neues Radio gekauft und installiert, jetzt können wir also auch wieder unser Hörbuch anhören. Allerdings nur mit einem Lautsprecher, denn der Steuerbordlautsprecher hat nun wohl endgültig seinen Geist aufgegeben, schon in der Türkei brauchte er erste Hilfe. Homepage aktualisiert. Nicht mehr funktionierenden Internetlink auf einen ausgezeichneten Wetterbericht mit Hilfe des Mittelmeer-Skipper-Forums zum Laufen gebracht. Das Forum funktioniert unglaublich gut, innerhalb einer Stunde Antwort. Salz vom Boot abgewaschen, Ulla hat den Kühlschrank aufgetaut, muss alle 3 Wochen gemacht werden.

6.7.2011

Wir haben ein Auto gemietet und fahren zum Ätna. Am Morgen war er frei von jeglichen Wolken. Nach der Strecke müssen wir etwas suchen, da wir keine Karte bekommen haben und die Beschilderung erst außerhalb des Ortes beginnt. Aber wir schaffen es zur Talstation der Seilbahn.

Inzwischen ist der Berg in Wolken gehüllt. Wir fahren mit der Seilbahn hoch und dann mit Allradantriebsbussen weiter bis auf 2990 m Höhe. Mit einem obligatorischen Führer Rundgang über jüngere Krater gemacht, wegen Aktivitäten im Berg darf man z.Zt. nicht zur Spitze hinauf. Ab und zu reißen die Wolken oben auf, Blick nach unten gibt es allerdings nicht, schade. Am Abend wieder mit den Österreichern im Argosta Essen gewesen und viel Spaß gehabt.

7.7.2011 Durch Wellen und Strömung nach Messina

Der Ätna scheint nach unserer Meinung heute Morgen Asche rauszuschleudern, ob die Österreicher überhaupt hoch dürfen? Erste Etappe durch die Straße von Messina, sprich bis Messina. Laut Windvorhersage sollten wir 2 Bft haben. Nach der Ausfahrt aus der Marina rollen schon größere Wellen heran und sie wachsen bis nach Taormina, gehen mit der Geschwindigkeit runter, Wind 4 – 5 Bft. Auf der Fahrt hat sich gezeigt, dass die „Wunderschicht“, die ich auf das mittlere Bugfenster aufgetragen habe, tatsächlich gut funktioniert und alles Wasser schnell abläuft. Zufällig hörte ich aus dem Heckstrauraum ein regelmäßiges Klappern, kam von unserer Bugleiter, deren untere Stange gleichmäßig an den Ankerkettenkasten schlug, nun ist auch das abgestellt. Ein Delfin begleitet uns eine Weile. Bei Position 37°57,8 N/15°24,5 E wird die Strömung so stark, dass sie den Wellen den Boden weg zieht und wir haben auf einmal eine glatte Wasserfläche vor uns, so etwas haben wir noch nie erlebt. Später wieder Wellen bei 5 Bft, aber weniger hoch als zu Beginn des Tages. In der Straße von Messina starker Schiffsverkehr, besonders laufend Fähren zwischen den beiden Ufern. In der Marina – wir hatten am Morgen telefonisch einen Platz reserviert – liegen wir überraschend ruhig. Die Stadt hat nichts Besonderes zu bieten, wenn das nicht eben das Besondere ist. Erdbeben und starke Bombardierung im Krieg haben das heutige Stadtbild geprägt. Breite Straßen, niedrige Häuser. Wir brauchen lange, bis wir ein Restaurant finden und fast hätten wir dort noch an der Karaoke-Veranstaltung teilnehmen müssen.

8.7.2011 Durch die Straße von Messina an die Nordküste Siziliens

Der Wind hat sich gelegt, in der Meerenge zwischen Sizilien und dem Festland brodeln die starke Strömung. 8:25 Uhr geht es los, die Fahrt ist auf der ganzen Strecke ruhig. Nach Messina sehen wir einige der Schwertfisch-Fangboote. Sie haben einen hohen Mast mit Aussichtskorb und Steuerung, von wo die Fische gesichtet werden. Am Bug gibt es eine lange „Nase“, von der aus die Fische harpuniert werden. Die gebirgige Küstenlandschaft bleibt weiter interessant. Per Telefon reservieren wir uns einen Liegeplatz in Milazzo, gehen dort am Steg längsseits und liegen vor einem finnischen Segelboot, „Luna Azzurra“ aus Helsinki! Boot vom noch gestrigen Salz befreit, danach Hör-CD angehört, bis..... auch beim neuen Radio die Sicherung durchbrennt. Fazit: das alte Radio (war ja auch nur knapp 2 Jahre im Betrieb) hatte wohl gar keinen Fehler, aber wo den jetzt finden mit Elektrikern, denen man die Reihenfolge der Ereignisse sprachlich nicht erklären kann. Wird zum Haufen „Nebensächlichkeiten“ gelegt. Zum anderen hat unsere Wetterstation nun die diesjährige Streiksaison begonnen und zeigt z.Zt. keine Werte, mal sehen, wie lange sie nun schläft. Milazzo macht auf uns einen ganz erträglichen Eindruck, die kleine Marina ist ebenfalls ok. Leicht stört der Schwell durch die vielen Fähren zu und von den liparischen Inseln.

9.7.2011 1. Mal Ankern in Italien und dann gleich zwei Mal

Heutiges Ziel ist der kleine Hafen Capo d'Orlando. Wir versuchen, telefonisch einen Platz zu reservieren, aber auf unsere Nummer antwortet niemand. Das gleiche Ergebnis im Marinabüro. Also fahren wir los, ruhige See, viele Boote unterwegs. Wir betrachten den Ätna nun von der Nordseite aus und hören später von den Österreichern, dass er gestern einen starken Ausbruch

hatte. Da das Wetter stabil ist beschließen wir, nicht in die flache Marina zu fahren sondern vor dem Kap zu ankern. Am späten Nachmittag kommen dann aber doch größere Schwellwellen auch Nordost, die das Liegen ungemütlich machen. Überprüfen, ob es auf der Westseite des Kaps vor dem Ort besser ist. Im Prinzip ja, aber man müsste sehr nah an die Badestrände heran. Kurz entschlossen fahren wir noch eine Stunde weiter bis zum halbfertigen (falls er jemals weiter gebaut werden sollte) Hafen Sant' Agata di Militello und ankern dort im großen Hafenbecken. Ruhige Nacht und endlich das erste Mal überhaupt in italienischen Wassern geankert.

10.7.2011 Großstadt

Wir wollten eigentlich nach Cefalu, aber waren ja gestern schon einen Teil der angedachten Strecke gefahren. Die Wettervorhersagen zeigen in einigen Tagen stärkere Winde an, deswegen fahren wir heute direkt bis Palermo. Somit gewinnen wir einen Tag, den wir für den Besuch von der Insel Ustica und den liparischen Inseln benötigen. Die Landschaft der Nordküste ist phantastisch. Immer wieder hohe Berge und kleine Orte auf den Bergspitzen. Die Straßen gehen durch Tunnel und über Brücken. Die Kaps erweisen sich alle als riesige Felsbrocken, an dem ein Leuchtturm steht und sich der Ort dann unter den Felsen drückt. Man kann sich gar nicht satt sehen.

Der Hafen von Palermo dagegen ist groß, das Wasser schmutzig, es stinkt. Die Tankstelle ist bereits geschlossen, wir finden einen Liegeplatz an der Außenmole direkt neben der Tankstelle. Es ist heiß und feucht, der Schweiß fließt in Strömen. September wäre für Palermo bestimmt eine bessere Zeit. Eine Gruppe Kinder benutzt die Anlegestellen als Spiel- und Schwimmpfad, wahrscheinlich – und hoffentlich – sind sie gegen den Dreck schon immun. Am Abend Spaziergang durch die Stadt, wir kommen als Erstes in ziemlich traurige, schmutzige und heruntergekommene Gegenden. Bald dann die großen Straßen mit internationaler Uniformität – sauber aber langweilig, und irgendwann finden wir dann auch einen Platz zum Essen.

11.7.2011

Um 9:00 wollte uns der Tankwärter bedienen, bis er dann feststellte, dass die Tanks leer sind und Agip neu liefern muss. Das wurde uns erst mit Hilfe der Dame aus dem kleinen Büro klar, die übersetzte. Also erst einmal zum Supermarkt und dann gab es auch Diesel. Ebenfalls Wasser gebunkert. Die gleiche Kindertruppe wie gestern ist wieder hier. Als sie auf das Dingi des Nachbarbootes klettern und sie auf uns nicht hören wollen, alarmieren wir die Hafenkaptänin. Sie schreitet zur Tat und muss sich vom größten Jungen Unverschämtheiten anhören. Einige Stunden später kommt aber die Polizei und beruhigt die Situation, die Kinder müssen abziehen. Soll immer für ein paar Tage helfen, dann sind sie wieder zurück. Kapitän macht am Nachmittag den obligatorischen Stadtrundgang. In Ruhe angeschaut macht die Stadt einen besseren Eindruck als am Abend zuvor. Es gibt viel zu sehen. Morgen früh geht es dann 35 nm nach Norden auf die Insel Isola di Ustica und von dort nach Osten zu den liparischen Inseln. Die Voraussagen für die nächsten Tage versprechen Windstille.

12.7.2011 Platz im Minihafen

Anstrengende Nacht. Die Tauchstation füllte ihre Flaschen mit einem Kompressor nach Mitternacht, der Hafen stank nach Kloake und von den frühen Morgenstunden an nach Diesel, jemand hatte wohl seine Tanks entleert, von Wasser war nicht mehr viel zu sehen. Wir sind froh, als wir dann endlich abfahren. Die Überfahrt nach Ustica ist zwar nicht so windstill wie vorher gesagt, aber problemlos. Im kleinen Hafen bekommen wir (vor Buganker) einen Liegeplatz von

insgesamt 5 möglichen, außerdem kann man an einem kurzen Anleger neben dem Hafen seitlich längsseits gehen, Platz für 2 weitere Boote. In den Hafen kommt laufend etwas Schwell. Landstrom haben wir nicht zum Laufen bekommen, wie nehmen an, dass es an der Qualität des Stromes liegt, da in Palermo noch alles funktionierte. Der Ort zieht sich nett im Halbrund den Hang hinter dem Hafen hinauf. Zum Ortszentrum führen Treppen, oben ein großer Platz mit Bars und Restaurants und allen erforderlichen Geschäften. Mache am Nachmittag einen kleinen Inselrundgang zur Nordseite. Dort gibt es noch einen Autofährenanleger und Buchten, in denen einige Motorboote liegen. Viel Gemüse- und Weinanbau sowie ein prähistorisches Ruinendorf. Abendessen auf Empfehlung des Hafenmeisters im Isolotto am nördlichen Ortsende.

13.7.2011 Ein Wal!

Am Morgen bereits 30° und 80 % Luftfeuchtigkeit, da bleibt am Körper nichts mehr trocken. Vor acht schon sind wir draußen auf dem Weg nach Alicudi und weiter nach Filicudi, den endgültigen Ankerplatz wollen wir vor Ort auf Grund der Windverhältnisse aussuchen. Häfen gibt es auf beiden Inseln nicht. 60 nm lang sehen wir keine weiteren Boote, dafür um die Inseln herum um so mehr. Angenehmes Fahren bei 3 Bft aus Nordost. Unterwegs die bisher größte Überraschung – ein Wal! Hoffentlich kann man es auf den Fotos einigermaßen erkennen. Zweite, aber sehr negative Überraschung: plötzlich verlieren die Wellen vor uns die harten Konturen, es riecht nach Diesel und wir befinden uns mitten in einer großen Dieselfläche. Alicude steigt als Kegel 600 m aus dem Meer, an der Westseite imposante Felsstrukturen. Vor Filicudi steht eine 70 m hohe Felsnadel, La Canna. Wir ankern vor dem Cap Graziano. Mit Einbruch der Dunkelheit hört auch das Herumrasen mit Schlauchbooten auf und es ist herrlich ruhig.

14.7.2011 Grünes Salina

Heutiges Ziel ist die Insel Salina, sie hat 2 Vulkane und dazwischen liegt eine grüne Hochfläche. Als erstes ankern wir hinter einer Felsinsel an der Nordwestspitze unter dem Ort Pollara am Kap Punta Perciato. Der Ort liegt in einem halbrunden Kraterteil, die Küste bricht gerade ins Meer ab. Glasklares Wasser! Von hier dann an die Ostseite der Insel zum Hauptort Santa Marina Salina, wo wir südlich der kleinen Marina ankern. Unglaublich dichter Fährverkehr, der immer wieder starken Schwell verursacht. Mit Einbruch der Dunkelheit wird es dann aber ruhiger.

15.7.2011 In der Hauptstadt der Inseln

Die Nacht war äußerst schwellig und unruhig nach 2:00 morgens. Von Salina fahren wir erst an die Nordspitze von Vulcano nach Porto die Polente mit phantastischem Blick auf den großen Krater. Dann geht es weiter an die Ostseite von Lipari zum Hauptort Lipari. In der Marina Pignataro am Nordende der Bucht bekommen wir einen der wenigen freien Plätze und liegen dort sehr ruhig. Auch hier funktioniert der Landstrom nicht. Mit Kaitsu in Finnland kläre ich telefonisch ab, wo das Problem liegen könnte; scheint entweder im bordseitigen Stecker des Kabels oder der Steckdose zu liegen. Damit kann ich einem Elektriker schon schneller auf die Sprünge helfen und nach einer Stunde ist wieder alles in Ordnung. Einige Kontakte gereinigt und etwas gebogen, das Ganze ohne Verrechnung von der Marina (solchen Service darf man bei 80 € pro Nacht ja auch erwarten). Mit dem Fahrrad in den Ort gefahren, hier ist viel los. Alles konzentriert sich auf die lange Hauptstraße, die fast vollständig Fußgängerzone ist, mit Geschäften, Bars und Restaurants. In der Festung über dem Hafen gibt es zwei sehr interessante und gut gestaltete Museen. Am Abend fahren wir mit dem Taxi ins Zentrum und gehen im Fischerhafen essen.

16.7.2011 Schönes Panarea

Fahren von Lipari nach Panarea und bleiben dort in der Bucht Cala Zimmari, die zu den beliebtesten Buchten auf den liparischen Inseln zählt. Entsprechend viel ist auch Betrieb, wobei ein Großteil am späten Nachmittag verschwindet. Westlich der Bucht das Kap Punta Milazzese mit einer vorgeschichtlichen Siedlung und dahinter eine tiefe Felsbucht Cala Junco. Fahre mit dem Dingi an Land, von wo eine schmale Betonstrasse zum Hauptort San Pietro führt. Der Taxiverkehr wird mit elektrobetriebenen „Golfautos“ durchgeführt, deren Kommen man nicht hört! Wunderschöne Häuser und Gärten, ein Genuss fürs Auge. Vor einigen Tagen hatte auch unser neues Radio/CD-Spieler die Sicherung durchgebrannt. Ich hatte dann den nicht funktionierenden Lautsprecher vom Netz getrennt und heute Abend war Test, zu mindestens eine Hör-CD konnten wir ungestört anhören. Bei Vollmond, im Süden erkennt man Lichter an der sizilianischen Küste und von der Insel her kommt aus einem Restaurant angenehme Live-Musik.

Westküste und Inseln Italien







17.7.2011 Inseln adé, das Festland hat uns wieder

Von Panarea aus umrunden wir erst die Vulkaninsel Stromboli. Auf der Nordwestseite ist sie schwarz und braun, hier fließt laufend die Lava aus, die Ostseite ist dagegen grün. In der Nähe der Insel haben wir einige Male magnetische Störungen bei unseren Navigationsgeräten. Dann geht es gerade nach Osten an die italienische Festlandküste. Ruhige See bei nur 2 Bft aus Nord. In Tropea gehen wir in die Marina – und wieder einmal liegen wir neben einem finnischen Segelboot, der „Saga of Haga“. Mit dem Landstromanschluss klappt es erst nach etlichen Versuchen, wir werden Stecker und bordseitigen Steckdosenanschluss erneuern, wenn wir nur irgendwo das passende Material finden. Der Ort liegt auf hohen Felsen, in die Altstadt kommt man über 200 Treppenstufen. Unter den Klippen viele Badebuchten, glasklares Wasser. In der Stadt Restaurants über Restaurants. Kaufen neue deutsche Bücher zum Lesen. Auf dem Rückweg gibt es kurz vor der Marina in einem Straßenrestaurant Live-Musik/Lieder von altersmäßig fortgeschrittenen

Musikern. Es macht uns so viel Spaß, dass wir dort bleiben und den Abend bei Rotwein und Musik ausklingen lassen.

18.7.2011

Am Morgen laufen auf einmal eine Menge Boote ein. Wir wundern uns, wo die jetzt her kommen. Einige stehen unter maltesischer Flagge, wahrscheinlich lange Nachtfahrt hinter sich. Versuche beim Chandler und in der nahen Werft neue Stecker und Steckdose zu bekommen, aber ohne Erfolg: Stecker gäbe es, aber nicht die Steckdose. Dann langer Spaziergang durch den Ort und fotografiert, neuer UV-Filter für die Kamera (der alte hat einige Kratzer) war in Tropea nicht aufzutreiben. Am Nachmittag die Teilstrecken bis Korsika ausgearbeitet und im Navigationsprogramm eingegeben, 510 nm insgesamt. Übermorgen kommt starker Wind/Sturm. Wir beschließen deshalb, morgen 80 nm bis Maratea zu fahren, da wir dann wohl 3 Nächte im Hafen bleiben müssen. Vor Maratea gibt es keine vernünftigen Alternativen. Vom Marinebüro aus lassen wir den Liegeplatz vorsichtshalber reservieren.

19.7.2011 80 nm alleine

Um 6:00 verlassen wir die Marina, gefrühstückt wird während der Fahrt. Ruhige See, bis kurz vor Maratea sehen wir keine anderen Boote. Schöne bergige Landschaft mit vielen Stränden. Im Hafen gibt es noch genügend Platz, aber bis zum Abend wird er voll. Sehr schöne Lage, eingerahmt in Felswände mit kleinen Grotten. Um den Hafen herum einige Häuser und mehrere Restaurants, so kurze Wege hatten wir noch nie. Von Künstlern werden jedes Jahr im Hafen Ausstellungen gemacht. Über Maratea steht auf dem Monte San Biagio eine 21 m hohe Erlöserstatue, die weithin sichtbar ist. Weil wir von Achim den Tip mit Maratea bekommen hatten, rufen wir ihn kurz in Berlin an und bedanken uns. Für die nächsten 2 Tage werden wir hier bleiben und mieten uns dafür ein Auto.

20.7.2011

Es ist leicht bewölkt und dann gibt es auch einen kurzen Regenschauer. Um 10:00 holt uns der Shuttle der Autovermietung ab und bringt uns nach Maratea Stadt. Wir bekommen einen Fiat Punto Cabrio, lassen allerdings das Dach geschlossen, Wind haben wir auf dem Boot genug. Dann beginnt das Kurvenfahren in den Bergen der Basilikata. Wunderschöne und einsame Landschaften heute, über lange Zeiten sehen wir nicht einmal andere Autos. Dann gibt es wieder an einem Berghang einen kleinen Ort. Anfänglich Mischwälder, dann kahle Hänge und danach dichte Eichenwälder. Heutige Strecke: Maratea – Erlöserstatue (einmalige Straßen-Konstruktionen am Hang, die Straße steht auf Pfeilern in der Luft) – Lauria – durch die Bergwelt von Pinta la Timpa, und Monte Falapalo nach Castelsaraceno – Stausee Lago Pietrodel Pertusillo – Moliterno – Lagenegro – Sapri – über die in den Fels geschlagene Küstenstraße zurück nach Maratea.

21.7.2011

Teil 2 des Kurvenfahrens steht auf dem Programm, dieses Mal Richtung Norden in den Cilento und Valle di Diano. Strecke: Maratea – Sapri – Torre Orsala – Alfano – Futani – zur Küste nach Palinuro – Camerota – San Giovanni a Piro – Sapri – Maratea. Hier sind die Berge und Täler weitläufiger als gestern, es gibt viel mehr Ortschaften und Landwirtschaft. In allen Orten werden Vorbereitungen für ein Fest der Maria gemacht; welches, bleibt uns unklar. Die Ortsdurchfahrten sind so eng, dass viele durch Ampeln gesteuert werden. An der Küste steht jede Bucht voller Sonnenschirme. Geben das Auto in Maratea zurück, schauen uns noch den Ort an und fahren dann mit dem Bus zur Marina.

22.7. Mal wieder Klettern zur Altstadt

Die Wetterkarte zeigt ab dem 24.7. mal wieder viel Wind und hohe Wellen. Wir ändern unser Programm so, dass wir am 23.7. nach Salerno kommen mit einem großen Hafen und Stadt, von wo aus wir bei Bedarf wieder Landprogramm machen können. Der geplante Ankertag fällt aus. Von Maratea überqueren wir den Golf von Policastro und umrunden dann das Kap Palinuro. Von hier aus dann nach Agropoli, wo uns die Altstadt ähnlich wie in Tropea von einem hohen Felsen begrüßt. Seegang war weniger als erwartet. Bei einem der Yachtclubs bekommen wir einen Mooringplatz, italienischer Standardpreis 80 €. Am Abend wandern wir zur Altstadt hoch, Essen oberhalb der Marina.

23.7.2011 Großstadt

Himmel ist stark bedeckt, es regnet einige Male, wir fahren einen großen Teil der Strecke von innen. Auf der Nordseite des Golfs von Salerno steigen wieder hohe Berge aus dem Meer, westlich liegen Amalfi und Positano und am Horizont sieht man schon Capri. Die Landschaft macht den Eindruck, als ob sie einem Prospekt für Modelleisenbahnen entnommen wäre: Häfen, Städte, Berge, Tunnel, Brücken. Vor dem Hafen Salerno legt sich der Wind, dafür gibt es aber genau beim Anlegen wieder einen stärkeren Regenschauer. Wir bekommen einen Platz zwischen Charterbooten, bei denen heute die neuen Besatzungen kommen, es geht lebhaft zu. Die Wolken verziehen sich mit kurzem Gewitter nach Osten. Nachmittags zum Einkaufen ins Zentrum, viele protzige Gebäude aus der Mussolinizeit, eine lange Fußgängerzone und ebenfalls kilometerlange Promenade am Strand.

24.7.2011

Ruhetag, bis auf den Wind und den starken Schwell im Hafen. Deswegen sind wir auf dem Boot geblieben. Die Charterboote fahren eins nach dem andern raus und werden dort kräftig durchgeschüttelt. Vom Hafenmeister bekommen wir noch eine dritte Mooringleine, damit liegen wir sicher. Am späten Nachmittag legt neben uns das Segelboot Amelie an. Wir hatten sie das erste Mal in der Straße von Messina und später noch zweimal auf den liparischen Inseln gesehen. Nun können wir am Abend mit Renate und Günter auf der Rumbalotte zusammen sitzen und klönen.

25.7.2011 Sehenswertes Amalfi

Wettervorhersage verspricht wieder starken Wind und hohe Wellen, aber draußen sieht es nicht so aus. Nach einigem Überlegen beschließen wir, erst einmal die nur 9 nm bis Amalfi zu fahren und dann weiter zu schauen. Kaum Wind und eine langgezogene Dünung, die nicht stört. In Amalfi bekommen wir einen Liegeplatz und bleiben dort. Starker Ausflug- und Fährverkehr im Hafen und verbunden mit dem Schwell unruhig, dafür eine tolle Landschaft. Das Zentrum wimmelt von Touristen, in Marina Nähe ist es ruhiger. Der Vodafone-Stick hat den Geist aufgenommen, d.h. das Aufladen in Geschäft wurde nicht richtig gemacht, wir müssen irgendwo wieder einen Vodafone-Shop finden. Günter und Renate kommen einige Stunden später ebenfalls nach Amalfi; den Ankerversuch geben sie wegen der starken Seebewegung auf und bekommen schließlich auch noch einen Platz im Hafen. Am Abend gehen wir gemeinsam Essen und sitzen dann noch auf der Amelie zusammen.

26.7.2011 Ins Wasser gefallen – kein Platz auf Capri – ruhiger Hafen

Die Nacht war ziemlich unruhig, weil das Boot immer wieder stark in den Leinen ruckte. Es gelingt mir, telefonisch einen Platz in der Marina auf Capri zu reservieren. Trotz des horrenden Preises möchten wir dort hin und uns die Insel ansehen. Nach dem Bezahlen an den Hafenmeister steige ich unvorsichtig auf die Gangway, sie hebt sich aus der Führung und wir stürzen gemeinsam ins Wasser. Irgendwo an der Mauer schlage ich den Kopf an und der Nacken ist verspannt, ein Knöchel blutet. Sofort sind die Männer aus den Nachbarbooten, Hafenmeister und sein Helfer da, um zu helfen. Gebe Ulla erst einmal die Quittung, die ich immer noch in der Hand hatte, dann vorsichtig das Portemonnaie aus der Hosentasche (so wird man schnell zum Geldwäscher!) und dann wird die Gangway – sie schwimmt, super! – rausgezogen. Ich komme über die Schwimmleiter zurück ins Boot. Bis auf den Schreck scheint nichts Ernstes geschehen sein. Der Mooringboy fischt uns noch die vom Hafenmeister geschenkte große Zitrone aus dem Wasser und dann fahren wir los. Vorhergesagt waren 4 Bft Wind, wir hatten 2. Auch die Wellen sind geringer. Das Vertrauen in die Vorhersagen ist nicht mehr das Beste. Fahren erst an Positano vorbei und dann liegt auch bald schon Capri vor uns. In der Meeresenge zwischen Festland und Capri Kreuzseen und starker Fährverkehr. Dann kommt die große Überraschung, in der Marina will keiner etwas von einer Reservierung wissen, es gibt keinen Platz. Nach einigen Diskussionen geben wir es auf und verlassen die Marina. Die Leute waren unfreundlich, alles sehr hektisch. Im Golf von Neapel finden wir eine Stunde später eine kleine Marina, Marina die Cassano, wo wir freundlich aufgenommen werden. Gegenüber der Vesuv und Neapel. Die Orte am Golf liegen alle auf einer hohen Steilküste, auch wir müssen durch eine Felsklamm steile Treppen zum Zentrum steigen.

27.7.2011 Touristenfreie Zone

Wolken über den Bergen, aber es bleibt trocken. Immer wieder haben wir einen schönen Blick auf den Vesuv. Ziel ist eigentlich Ischia, aber wir wollen uns unterwegs auch Procida anschauen. Amelie liegt dort bereits hinter dem Hafen vor Anker. Die Stadt macht einen so netten Eindruck, dass wir auch bleiben und in die Marina gehen. Auf Procida gibt es nur sehr wenig Tourismus, Italien pur. Am Tag mit Renate und Günter längerer Stadtrundgang, am Abend gemeinsam auf die ruhige Südseite zum Essen. Unsere Wirtin kommt allerdings mit gar nichts richtig klar, Bestellen und Bezahlen sind langwierige Projekte! Im Hafen gibt es eine Veranstaltung zu Gunsten Afrikas, so haben wir auch noch lange Musikeinlage.

28.7.2011 Gewitter und Dauerregen

Heute wollen wir zu den Pontinischen Inseln, erst einmal nach Ventotene. Vor der Abfahrt bunkern wir Wasser und tanken. Dann fahren wir die kurze Strecke an die Ostküste von Ischia, schauen in den kreisrunden Stadthafen (ehemaliger Krater, der zum Meer durchstoßen wurde) und es geht weiter an der Nordküste entlang. Über Ischia hingen auch schon gestern schwere Wolken. An der Nordwestecke angekommen, rollt von der offenen See eine dunkle Gewitterfront heran. Kurzerhand machen wir kehrt und gehen in die Marina Casamicciola. Beim Anlegen gehen Sturm und Platzregen los, dann folgt ein stundenlanges Gewitter und noch längerer Regen. Renate und Günter melden sich per SMS, sie liegen in einer kleinen Bucht 1 nm entfernt. Am Abend fahren wir mit dem Bus nach Ischia Hafen, kaufen ein und bekommen auch unser Vodafone-Problem gelöst, Fehler der Verkäuferin beim Verlängern des Vertrages. In Ischia wimmelt es von Touristen wie in einem Ameisenhaufen, wir sind froh, als wir wieder im viel ruhigeren Casamicciola zurück sind.

29.7.2011 Im römischen Galerenhafen

Seegang 3 und Wind 4 Bft aus NW angesagt, am Nachmittag 5 Bft. Da wir nur 3 Stunden zu fahren haben, machen wir uns auf den Weg nach Ventotene. Ab und zu größere Wellen, insgesamt durchaus verträglich, Wind 3 Bft. Um 12:00 nähern wir uns dem Hafen, ein Pilotboot kommt uns entgegen und wir können im alten römischen Galerenhafen anlegen, äußerst geschützt und sehr schöne und interessante Umgebung. Amelie, die fast gleichzeitig mit uns eintrifft, muss auf Grund der Länge in den Fährhafen, in den bei nördlichen Wind der Schwell hinein drückt. Auf der Insel in erster Linie Taucher und etwas Badetourismus, alles sehr normal und ruhig. Am Nachmittag Inselrundgang und Einkaufen mit Renate und Günter. Am Abend bereiten sie ein Supperessen auf der Amelie, es wird mal wieder spät.

30.7.2011 Wunderschöne Tuffsteinformationen auf Ponza

Inselhüpfen geht weiter, heute nach Ponza. Schon von weitem sieht man die weißen Tuffsteinklippen. Wir fahren langsam an der Küste entlang und ankern dann in der Cala Inferno. Am frühen Nachmittag liegen dann hier 70 Boote, vor der Bucht fahren laufend Boote und Fährschiffe entlang und verursachen einen unangenehmen Schwell. Gegen Abend leert sich die Bucht und schließlich sind wir nur noch 7 Boote, die Nacht verläuft ruhig. Wir verlegen uns noch etwas mehr in das Innere der Bucht und haben eine phantastische Landschaft um uns. Rechts die Hänge mit weißen, gelben und braunen Felsformationen. Davor steht ein felsener Triumphbogen im Meer. Links eine kleine Insel und geradeaus Blick auf den Ort Ponza. Das Wasser ist glasklar. Amelie teilt mit, dass sie heute noch in Ventotene bleiben.

31.7.2011 Zurück zum Festland aber erst noch einmal Umrundung von Ponza

Wir umrunden die gesamte Insel, hoffentlich helfen die Fotos, sich von der Schönheit ein Bild zu machen. Dann steuern wir nach Osten zum Festland und wollen in die Marina San Felice am Kap Circeo. Das hohe Kap hebt sich klar gegen das umliegende flache Land ab, man glaubt von der Ferne, eine Insel vor sich zu haben. In der Marina bekommen wir keinen Platz und fahren noch einmal 25 nm zum nächsten geplanten Zielpunkt, Nettuno. Telefonisch können wir einen Platz reservieren, E 77. Den zu finden ist nicht ganz einfach, da die alphabetische Kennung auf der Meeresseite der Stege nicht angebracht ist. Die Marina ist groß mit über 800 Plätzen. Voraussichtlich bleiben wir 2 Tage. Amelie wird morgen auch hier her kommen.

1.8.2011

Am Morgen Fototrip durch die kleine Altstadt, die direkt über der Marina liegt. Von dort führen auch einige Tore in die engen Gassen. Leider sind die Wände an vielen Stellen graffiti-verschmiert. Im Ort kaum Tourismus, sondern ganz normales Alltagsleben. Boot gewaschen, Motorraum inspiziert, Hörbuch gehört, gelesen und zwischendurch mit der Amelie SMS's getauscht; sie kommen gegen 18:30 an und liegen uns gegenüber. Gemeinsames Essen auf einem kleinen Platz in der Altstadt, sehr gemütlich. Die Temperaturen sind in den letzten Tagen auf ca. 25° gesunken, wie schöne finnische Sommertage (dort hatte es allerdings den wärmsten Juli seit 50 Jahren gegeben).

2.8.2011 Porto di Roma

Die Küste versteckt sich in einem Dunstschleier, sie erstreckt sich nördlich vom Kap Circeo total flach dahin. Der Großteil ist bebaut. Unterwegs keine Boote, kurz vor dem Ziel wird es dann wieder belebter. Nach 3 Stunden gehen wir in Ostia in die große Marina Porto di Roma. Preis für 1 Nacht 55 €, das ist nur die Hälfte der Preise, die im Süden verlangt wurden. Allerdings hat der Ort

und die Küste hier auch nicht viel zu bieten. Wir bleiben 2 Nächte, lassen Wäsche waschen; verabschieden uns am Abend von Renate von der Amelie, die von hier nach Hause fliegt. Der Flughafen Leonardo da Vinci liegt nur 9 km entfernt.

Am 3.8. Ruhetag in der Marina. Dabei die Fahrräder geputzt und auf Elba, Korsika und Sardinien vorbereitet.

4.8.2011 Bitte tief in die Tasche greifen!

Um 9:00 Uhr los in Richtung Norden. Vorbei an der Tibermündung und Überquerung der ersten Bucht bis Civitavecchia. Den Industriehafen dort wollen wir auslassen und weiterfahren bis zum Berg Monte Argentario. Dort haben wir uns gestern vom Marinebüro einen Platz reservieren lassen. Kurz vor Civitavecchia meine ich die Amelie zu sehen und funke sie an, aber bekomme keine Antwort. Etwas später meldet sich Günter, er war es tatsächlich aber hatte den falschen Kanal eingestellt. Den ganzen Tag Wind aus südlichen Richtungen und angenehme See. Die Küste leicht hügelig bis dann der Monte Argentario entgegen kommt. In der Marina Cala Galera bekommen wir schnell unseren Platz, wir finden 5 weitere Grand Banks in der Marina, den Italienern geht es wohl auch nicht schlecht, alle sind neuere Jahrgänge. Für den Platz dürfen wir 150 € auf den Tisch legen. Es lässt sich nicht ganz verhindern, dass man sich an der Nase herumgeführt fühlt.

5.8.2011 Ankern über tiefem Wasser

Finde zufällig, dass bei der mit 4 Schrauben befestigten hinteren Klampe auf der Steuerbordseite der Glasfiberrumpf angerissen ist und 2 Schrauben leicht locker sind. Wahrscheinlich ist das in Salerno oder Amalfi geschehen, wo wir im stark ruckenden Schwell lagen. Reparatur dürfte nicht ganz einfach werden.

Beim Abfahren schauen wir noch kurz in der Ankerbucht vor dem Hafen nach und sehen dort die Amelie liegen, gleichzeitig funkt uns auch Günter an. Nach einem kurzen Abschiedsgespräch fahren wir dann zur Insel Giannutri. Der Monte Argentario zeigt sich im Morgenlicht von seiner photogenen Seite - Felsen und Burgen. Auf Giannutri ankern wir bei 20 m Wassertiefe in der Bucht Cala Schiavone. Am Morgen ist es noch ziemlich leer, aber später kommen wie auch auf Ponza eine Unmenge von Tagesausflüglern in die Bucht. Neben uns ankert eine der Grand Banks aus Cala Galera. Am Abend wird es wieder ruhig.

6.8.2011 Nebel – Hafen voll – Buchten voll

Luft und Boote sind taudurchtränkt. Schwere Wolken hängen über der Insel und kurze Zeit später zieht dichter Nebel auf. Wir warten bis 11:30, dann verbessert sich die Sicht auf das offene Meer, und wir fahren Richtung Giglio. Auch dort hängen noch große Nebelfetzen an den Bergen. Der Hafen ist voll, es gibt keinen Platz. Da sich der Wind in der Nacht auf Süd/Südost drehen soll, wollen wir nicht in den offenen Buchten an der Ostseite der Insel ankern. Wir fahren um die Insel herum und inspizieren die Bucht Seno die Campese. Die ist zwar von der Himmelsrichtung her in Ordnung aber schon jetzt am frühen Nachmittag mit Booten überfüllt. Also fahren wir weiter in die Marina Punta Ala, die unser letzter Stopp auf dem italienischen Festland ist. Von hier aus geht es dann nach Elba und Korsika. Heute am Samstag ist Wechseltag bei den Charterbooten, am Transitsteg geht es lebhaft zu. Die Marina ist Teil einer großen Ferienanlage, die Umgebung ansonsten große Pinienwälder, jede Menge Geschäfte und Restaurants, alles macht einen guten Eindruck.

7.8.2011

Heute bekommen wir Besuch von litauischen Freunden, die in der Toskana Urlaub machen. Verbringen gemeinsam einige Stunden an Bord und beim Pizzaessen.

8.8.2011 Festland Italien adé, wir sind auf Elba

Heute heißt es Abschied nehmen vom italienischen Festland, wir setzten zur Insel Elba über. Wind und Wellen mal wieder stärker als vorausgesagt, aber die 2 Stunden Fahrt gehen ohne Probleme. Elba ist in Dunst gehüllt. Wir ankern in der Bucht Cala Nuova vor kleinen Stränden und mit Pinien bestandenen Berghängen. Wie immer Schwell von den vielen Motorbooten. Da der Wetterbericht für die Nacht und morgen auf Nord und Nordwest drehende stärkere Winde verspricht, verlegen wir uns nach dem Abendessen noch in die Bucht Cala di Mola vor dem Hafen von Porto Azzuro. Hier brauchen wir auch nicht allein zu sein, um uns herum liegen weitere 150 Boote vor Anker.

9.8.2011 Sehenswerte Festungsanlage in Porto Ferraio

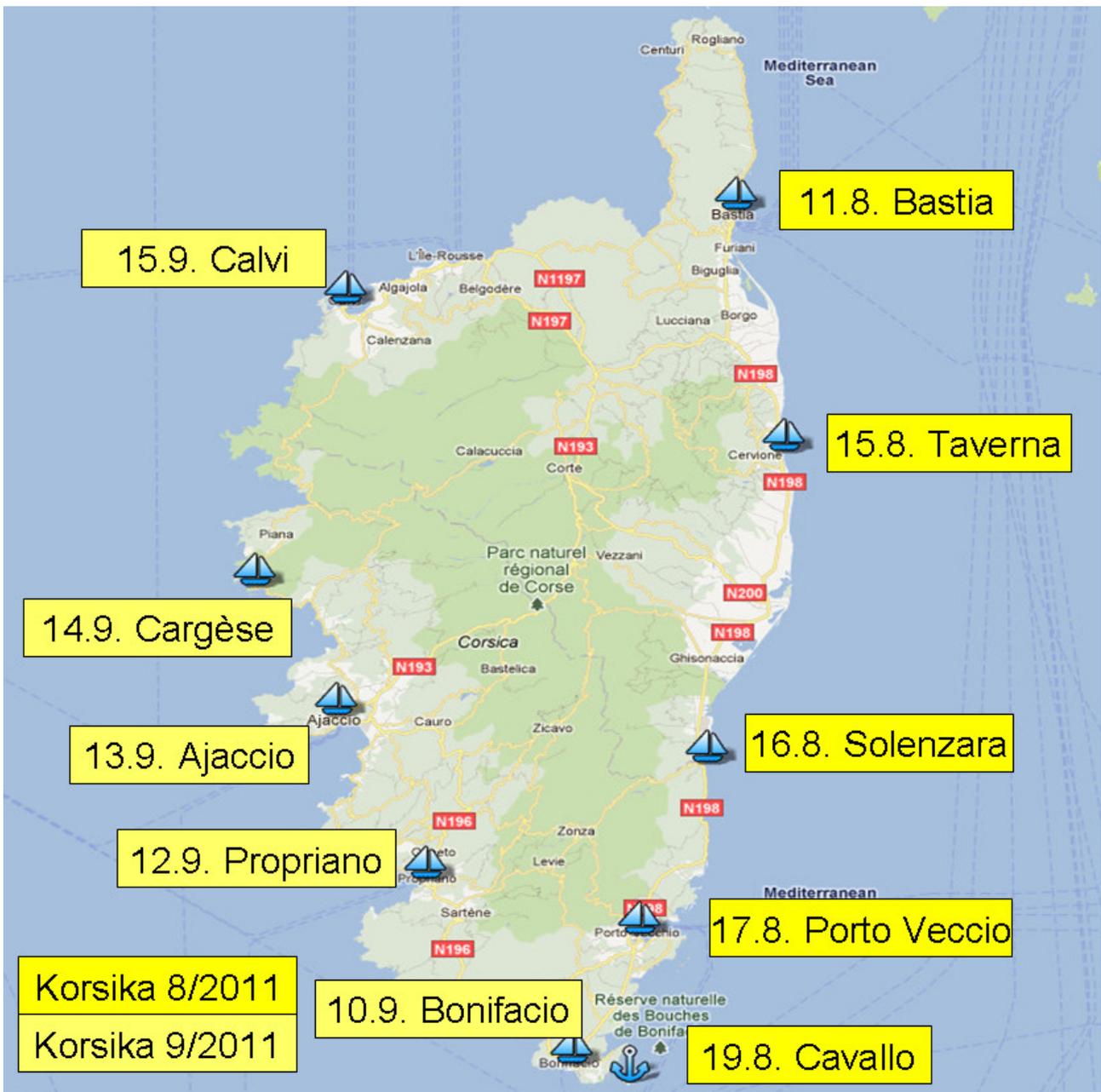
Um 4 Uhr morgens klopft es ans Boot. Weil, wir ankern ja und erwarten auch keine Gäste, also mal vorsichtig nachschauen. Siehe da, das Nachbar-Segelboot macht sich mit seiner Bugnase an dieselbe der Rumbalotte ran! Das mögen wir nicht und schieben es wieder weg und sicherheitshalber verlegen wir uns etwas an eine sichere Stelle. Kapitän hält dann 2 Stunden Ankerwache. Nach dem Aufstehen stellen wir fest, dass das Segelboot an einer festen Mooringleine liegt - das hatten wir gestern Abend nicht gemerkt - und somit viel kürzer und anders schwoit als wir mit der Ankerkette.

Der versprochene Wind ist zu mindestens in der Nacht ausgeblieben, wir machen uns auf den Weg nach Porto Ferraio. Platzreservierungen für so kleine Boote (11m) werden dort nicht angenommen. Auf dem Weg 4, teilweise 5 Bft und langgezogene Wellen. Im Hafen angeblich kein Platz, aber schließlich dürfen wir dann doch hier eine Nacht liegen. Über dem Hafen zieht sich innerhalb einer riesigen Festungsanlage die Altstadt entlang. Kapitän geht die ganze Anlage ab, wunderbare Blicke auf den Hafen und zur offenen See, Porto Ferraio lohnt sich!

10.8.2011 Inselumrundung

Hatte gestern noch versucht, uns in der Marina Marciana einen Platz für heute zu reservieren, sollte heute um 9:00 wieder anrufen. Telefonische Auskunft: Marina ist voll. Wir fahren trotzdem los und versuchen es vor Ort, aber mit dem gleichen Ergebnis. Um 7:00 Abends gäbe es freie Plätze, nur so lange wollen wir auch nicht warten. Umrunden die Insel und gehen auf die Südseite in die Ankerbucht vor Fetovaia, sehr schön. Gegenüber im Süden schauen wir auf die Insel Monte Christo, leider darf man dort nicht hin. Am Abend liegen ungefähr 30 Boote in der Bucht. Wie immer, ist es trotzdem sehr ruhig. Bis auf das Feuerwerk um Mitternacht in der benachbarten Bucht, gute Zwischeneinlage! Die Umrundung von Elba war ein optischer Genuss. Berge, Felsen, kleine Buchten, sehr grün. Weil die Insel verhältnismäßig klein ist, kann man auch immer relativ schnell einen geschützten Platz finden.

Korsika (1)





11.8.2011 Ankunft in Frankreich

Der erwartete leichte Wind aus Ost kam in der Nacht nicht, somit konnte sich die Dünung ungestört in die Bucht schieben und rüttelte uns von 2:00 Uhr an. Am Morgen verlegen wir uns zum Frühstück ein Stück weiter nach Osten mit etwas besserem Schutz. Dann beschließen wir, direkt nach Korsika zu fahren. Vorbei an der bergigen Monte Christo und vollkommen flachen Pianosa-Insel mit Kurs auf Bastia. Vor uns kommen gerade 2 Fähren an, die ihren Platz im commercial harbour haben. Im alten Hafen antwortet niemand auf den Funkruf und der Besucherhai ist voll. Nur ganz vorne sind 2 Plätze frei, aber die liegen im Schwell zur Hafeneinfahrt hin. Obwohl die Lage im Hafen interessant ist, wollen wir uns nicht gezielt der Schaukelei hingeben und fahren zur nördlicher gelegenen Marina Port Toga. Dort finden wir Platz. Wir werden hier 3 oder 4 Tage liegen, bis Kirsi und Juuso an Bord kommen. Rings um die Marina gibt es jede Menge Bars und Restaurants – und damit verbunden abends Musikeinlage – in der Nähe einen großen Supermarkt und zum Zentrum sind es auch nur ein guter Kilometer. Auf dem Place du Marché finden wir unter alten Platanen ein nettes Restaurant. Hier ist es ruhiger als bei den Touristenrestaurants im alten Hafen oder an der Seeseite. Zwei Sachen fallen uns auf: die Autofahrer sind ausgesprochen höflich und halten ohne Probleme an den Zebrastreifen und die Speisekarten sind erheblich abwechslungsreicher als in Italien. Besonders gefällt uns, dass Salate nicht nur eine Ansammlung von Blättern auf dem Teller sind, die man dann selbst anrichten muss, sondern fertige Salatkompositionen.

12.8.2011

Trotz Musikeinlagen gut geschlafen. In der Marina gibt es einen Laden für Telefonie und Internet. Gestern hatten wir dort gelernt, dass Vodafone in Frankreich seinen Anteil an der französischen Gesellschaft SFR an diese verkauft hatte und SFR nun der Partner ist. Kein Problem; Problem dagegen ist, dass SFR einen neuen Internet-Stick auf den Markt gebracht hat und der funktioniert seit 6.8. nicht mit Windows 7. Alte Modelle sind nicht mehr erhältlich, zeitliche Lösung des Problems ist nicht bekannt, neue Kunden können nicht bedient werden. Wir können es eigentlich

gar nicht glauben und suchen uns einen anderen Laden. Den finden wir am Morgen und hören nun das gleiche in gutem Englisch, der Verkäufer zeigt uns freundlicherweise den Weg zur Konkurrenz Orange. Dort bekommen wir den neuen Stick und wundern uns allerdings über die Preise für Datenverkehr, die das Vielfache von Italien sind. C'est la vie! Die gesamte Rumbalotte-Mannschaft lässt sich nun auch einmal in Frankreich die Haare schneiden. Auf dem Rückweg sehen wir ein Fahrradgeschäft mit Reparaturbetrieb. Ich bringe mein Klapprad dorthin, um die Bremsen einstellen zu lassen. Ulla putzt die Rumbalotte von innen, Kapitän macht Motorrauminspektion und -service. Der Versuch, in den nächsten Häfen Plätze zu reservieren misslingt vollständig. Während der Urlaubszeit werden keine Reservierungen angenommen (und außerhalb der Urlaubszeit ist ohnehin genug Platz). Da hilft es nur, rechtzeitig anzukommen. Der Rest des Nachmittags vergeht mit Lesen, am Abend wieder ins Zentrum. Die Einrichtung des Orange-Sticks auf dem PC erfordert einige Änderungen. Die Hardware aller Betreiber scheint vom gleichen Lieferanten – chinesischen Huawei – zu kommen. Einige von ihnen vertragen sich aber nicht gleichzeitig auf dem gleichen PC und ich muss erst einmal unter den angesammelten Installationen aufräumen, sprich deinstallieren, bevor Orange endlich funktioniert.

13.8.2011

Nach dem Frühstück marschieren wir über den Markt auf dem Place de Marché hinauf zur Zitadelle über dem alten Hafen. Inzwischen kennen wir uns schon gut aus. Die Stadt gefällt uns mit den vielen kleinen Restaurants und Bars, den beiden Plätzen Place de Marché und dem großen Place St. Nicolas und dem alten Hafen. Die Substanz vieler hoher Häuser in der Altstadt ist nicht mehr die beste, gelinde ausgedrückt. Von der Zitadelle schöner Blick auf die Hafenanlagen und hinüber zu den Bergen im Inneren der Insel. Straßenschilder sowohl auf französisch als auch auf korsisch. Am Nachmittag Einkaufen im Supermarkt und Wasser Bunkern, nun kann der Besuch kommen. Am Fahrrad sind die Bremsen neu eingestellt worden für 14,10 €, dafür bekomme ich in Finnland nichts. Am Abend wieder zum Place de Marché mit dem ausgezeichneten Restaurant La Table du Marché. Zum Hummer gibt es Kartoffelpüree, in welches der französische Butterberg kunstgerecht verarbeitet worden ist, hmmm!!

14.8.2011

Kirsi und Juuso schicken uns eine SMS, dass sie einen direkten Bus statt des geplanten Zuges genommen haben, und gegen 10:00 sind sie schon in der Marina. Wir schlendern gemeinsam durch die Stadt. Erst zum Place St. Nicolas, wo am Sonntag Flohmarkt stattfindet. Kaum etwas Interessantes zu sehen. Dann zum Marché, wo mehr Betrieb als an den sonstigen Tagen ist. Von dort zum Kastell hoch mit dem schönen Ausblick zum alten Hafen und in die Berge. Im Restaurant A Vista wird zu Mittag gegessen: gutes Ambiente, guter Service und gutes Essen. Das können wir dann für den Abend vom Restaurant Chéz Huguette am alten Hafen nicht sagen, die Empfehlung in unserem Reiseführer ist eine Ente. Alles sehr hektisch und unorganisiert, gleiche Standardbeilagen für Fisch- und Fleischgerichte, kantinenmäßig, insgesamt kein Genuss. Diskomusik in der Marina jetzt am Sonntagabend ganz wenig nach den lang andauernden Programmen von Freitag und Samstag. Die Nikon Kamera hat am Tag eine Störung bekommen und arbeitet nicht mehr. Die Erläuterung zur Fehlermeldung „ERR“ sagt, bitte Service aufsuchen. Das lässt sich während des Reisens kaum einrichten und somit wird das wohl Folgen auf die weitere Dokumentation der Reise haben. Mal sehen, wie viel die Olympus Kompaktkamera abfangen kann.

15.8.2011 Ostküste unter Wolken

Wettervorhersagen versprechen für die nächsten Tage kaum Wind, dafür aber starke Bewölkung. So zeigt sich auch der Montag, zwischendurch leichter Regen, am Nachmittag heiter. An langen Sandstränden vor grünen Bergen geht es nach Süden. In der Marina in Taverna bekommen wir einen Liegeplatz zwischen 2 weiteren Grand Banks und eine dritte liegt am nächsten Steg. Neben der Marina ein Badestrand, wo ich auch Schwimmen gehe, glasklares Wasser. Gegen Abend entlädt sich ein Gewitter über den Bergen, für uns bleiben nur wenige Regentropfen übrig.

16.8.2011 Sandstrände und Lagunen

Weiter geht es an den endlosen Sandstränden der Ostküste Korsikas entlang. Dahinter liegen einige Lagunen, in die man aber nicht hinein fahren kann. Auf halbem Weg legen wir eine Badepause ein. Wir ankern in einem Schiessgebiet der Marine, welches aber in der Sommersaison nicht genutzt wird. Dafür Panzer in den Hügeln hinter dem Strand, den Nudisten beschlagnahmt haben. Weiter in den Bergen brennt es, man kann hoch schlagende Flammen sehen. Hobbykoch Juuso hat während der Fahrt ein Mittagessen vorbereitet. Um 15:00 kommen wir dann in der Marina Port de Solenzara an, viel Platz und schöne Lage vor hohen Bergen im Hintergrund. Wir haben das Gefühl, dass der Hauptandrang von besonders italienischen Urlaubern schon nachlässt und es somit wieder freie Plätze gibt. Das Preisniveau auf Korsika liegt nur knapp bei der Hälfte der italienischen Preise.

17.8.2011 Unglaublich schöne Landschaft und unglaublich voller und enger Hafen

Bei Sonnenschein weiter nach Süden, entlang einer wahnsinnig schönen Landschaft. Im Hintergrund hohe Felsgebirge, davor bewaldete Hänge, lange Sandstrände und kristallklares Wasser. In der Bucht bei Punta Fautea machen wir Bade- und Mittagpause. Juuso hat Salat mit verlorenen Eiern gemacht, Abwechslung zu unserem Standardgericht – Obstsalat. Bei der Ankunft in Porto Vecchio antwortet mal wieder niemand auf den Funkruf. Schließlich ruft Ulla mit dem Handy an und bekommt zur Antwort, dass es Platz gäbe, man müsse über Funk anrufen. Dann aber winkt ein Mädchen in roter Uniform uns zu, nach vielen Diskussionen zeigt sie uns auch einen Platz, in den wir leicht hinein kommen; denn wir sind früh dran. Später am Abend zeigt sich das Chaos in der Marina: die Mädchen tun nichts weiter, als Plätze zeigen, irgendwann wird dann mal die Mooringline gereicht. Boote werden an die Stege gepfercht, ohne Rücksicht auf Verluste. Wirkliche Hilfe kommt nur dann, wenn jemand mit dem Boot absolut quer steht und allein oder mit Hilfe der Nachbarn nicht weiter kommt. Schlechteres haben wir in den letzten 4 Jahren nicht gesehen.

Die Ortschaft selbst liegt in den Mauern einer alten Zitadelle auf einem Hügel oberhalb der Marina. Haben mit der Reservierung im Restaurant L'Antigu einen Volltreffer gemacht; guter Service und einfallsreiche Gerichte.

18.8.2011

Um 10:00 fahren Kirsi und Juuso ab zum Flughafen, Urlaub beendet. Wir machen klar Schiff und „Büroarbeiten“, immer wieder unterbrochen, wenn jemand von unseren Stegen rausfahren will, bzw. neue Boote ankommen. Und dann geschieht es natürlich: ein Charterboot kommt weiter hinten am Steg nicht in die zugewiesene Lücke und beschließt, rückwärts wieder hinaus zu fahren. Dabei kommen sie in unserer Richtung immer mehr in Querlage. Ich kann ihren Bug noch etwas wegdrücken, aber irgendein Teil trifft auf unseren Bugwimpel und bricht die Stange. Zuerst meinen sie, dass wir den Schaden mit ihrer Versicherung klären sollten, was wir natürlich nicht

machen. Aus dem Grand Banks Internetkatalog suchen wir dann den Preis für eine neue Stange, den sie uns schließlich auch zahlen. Danach laufendes Aufpassen, was nun wieder um uns herum geschieht. Eigentlich hätte man das auf Video aufnehmen müssen und dazu die Textuntermalung der Skipper über die zugewiesenen Plätze. Kapitän macht am späten Nachmittag Rundgang durch den Ort, Abendessen wieder auf einer der Terrassen.

19.8.2011 Steininseln

Am Abend hatte noch ein italienisches Motorboot neben uns angelegt (= sich irgendwie reingeschoben), sehr nette Leute. Gemeinsam planen wir, wie wir alle am nächsten Morgen raus kommen. Zuerst wird ein Motorboot an Leinen aus der Lücke geholt, beide Seiten der Stege helfen mit. Dann folgt ein langes Segelboot auf die gleiche Weise. Nun können die Italiener fahren und wir haben dann schon fürstlich Platz zum rangieren, nur zwischen den Bootsreihen ist es etwas eng. Nächster Schritt ist Tanken, gestern war es dort zu diesem Zeitpunkt voll und es gab lange Warteschlangen, heute kommen wir fast direkt an den Anleger. Auf dem Weg zu den Inseln fahren wir einige bekannte Badebuchten an der Küste ab, überall lebhafter Bootsverkehr. Beste Leistung bringt ein großes Motorboot, welches 2 m an uns vorbei schießt und uns eine gratis Salzwäsche bietet. Von Rücksichtnahme hat hier kaum jemand etwas gehört. Wir steuern zuerst die Insel Lavezzi an, eine bizarre Ansammlung von Steinen, ähnlich den Ålandinseln. Große Gebiete sind Naturpark, wo nicht geankert werden darf. Die erlaubten Ankerbuchten sind gut gekennzeichnet, aber voll. Bevor wir wieder an die korsische Küste zurück fahren schauen wir noch bei der nördlich liegenden Insel Cavallo vorbei. Ähnliche Landschaft, und hier finden wir einen ruhigen Platz. Ankern über glasklarem Wasser.

Sardinien







20.8.2011 Sardinienumrundung beginnt

Die Nacht war so feucht, dass das Boot am Morgen eine ordentliche Tauwäsche erhält. Entgegen aller Wettervorhersagen, die nur östliche Winde anzeigten, bläst es nun leicht aus Westen. Aber auch der leichte Wind schläft unterwegs ein, und wir haben eine entspannende Fahrt nach Sardinien. Zuerst steuern wir das Capo Testa an. Auch hier ähnlich wie Lavezzi eine riesige Ansammlung bizarrer Steine; schade dass die Sonne uns entgegen scheint, Fotografieren fraglich. Einige Delfine kreuzen unseren Weg, ohne Notiz von uns zu nehmen. Die sardische Küste ist nicht so gebirgig wie Korsika, sondern von Hügeln geprägt. Zwischendurch kilometerlange Strände, dann wieder Wald. Unser Zielort – Castelsardo – zeigt sich von weitem mit einem Kastell hoch über der Neustadt, die sich farbenprächtig den Hang hinauf zieht. Der Hafen ist großzügig angelegt und macht einen sehr guten Eindruck. Ich marschiere am Nachmittag bis zur Altstadt hoch. Die Schweißtropfen werden mit schönen Aussichten belohnt. Am Abend aufgrund einer Empfehlung aus dem Mittelmeer Skipper Club Hummeressen im Il Cormorano mit sardischen Weißwein, ausgezeichnet!

21.8.2011 Bei den Eseln von Asinara

Wir tauschen mit einem deutschen Segelboot Bücher, bevor es los geht. Quer über den Golf von Asinara steuern wir den „Hauptort“ der Inseln an, Cala Reale. Hier liegen Bojen aus, von denen ich gestern telefonisch eine reserviert hatte. Die Asinarainseln waren über ein Jahrhundert zuerst Quarantäne-, dann Kriegsgefangenenlager und schließlich Hochsicherheitsgefängnis. Heute sind sie National- und Marinepark und der Zutritt ist streng reguliert. Es darf nur an Bojen angelegt werden, für Motorboote sind die Anfahrtrouten klar festgelegt. Bis zum Abend sind fast alle Plätze belegt. Nachdem der Nachmittagswind abgeflaut ist, fahre ich mit dem Dinghi an Land für eine kurze Ortsbegehung. Außer vielen verfallenden und einigen renovierten Gebäuden sind nur Buschwerk und die berühmten weißen Esel zu sehen bzw. zu hören. Am Abend die fehlenden Routen für die Westküste bis Cagliari ausgearbeitet.

22.8.2011 Grandiose Buchten und Felsküsten

Ruhige Nacht verbracht, kein Schwell, wunderbarer Sternenhimmel. Am Morgen noch schnell im Internet nachgeschaut, ob von Raimund vom MSC neue Nachrichten gekommen wären. Wir fahren aufeinander zu und wollen uns gerne treffen. Im Forum war nichts, aber kurz nach der Abfahrt kommt eine SMS. Schließlich verabreden wir uns in der Bucht Porto Ferro. Nach der engen Fornelli-Durchfahrt zwischen den Asinara-Inseln und Sardinien zieht sich die Küste nur leicht hügelig hin mit nur wenig Besiedelung. Immer wieder kleine Sandbuchten zum Baden. Unterwegs

machen wir kurze Sightseeing-Abstecher in verschiedene Buchten, u.a. Porto Palmas und danach die ehemalige Bergwerksiedlung Argentiera. Dann kommen wir in die große Bucht von Porto Ferro. Ein einsamer Sandstrand zieht sich um die von Felsen, Dünen, Pineta und Maccia gesäumte Bucht. Mehrere Sarazener-Wachtürme sind auszumachen. Keine touristischen Einrichtungen, ein Paradies. Raimund ist kurz vor uns von Alghero angekommen, wir gehen bei ihm längsseits und verbringen einige Stunden gemeinsam beim gemütlichen Lunch. Dann geht es weiter um die zerklüftete Steilküste mit dem Capo Caccia. Der Anblick vom Meer her ist einfach grandios, eine der schönsten Strecken auf unserer bisher vierjährigen Tour! Nach der Umrundung des Kaps ankern wir in Porto Conte in der Bucht Cala del Bollo, wo wir uns später noch etwas mehr nach innen verlegen. Wie immer, verschwinden die vielen Motorboote gegen Abend und nur 7 Boote bleiben vor Anker liegen.

23.8.2011 Die spanische Stadt

Heute nur 7 nm bis Alghero. Nach der Überquerung der Porto Conte-Bucht vorbei an den Felsen von Punto del Giglio und Capo Galera, an Backbord bleibt der kleine Ort Fertilia. Von dort bis Alghero erstreckt sich ein kilometerlanger Sandstrand. Im Hafen kommt uns ein Pilotboot entgegen und führt uns zu einem Platz vor der Festung. Eigentlich wollten wir zur Nachbarmarina, aber wir sind zufrieden. Der Service hier in der Marina di S. Elmo erweist sich als der beste, den wir je erlebt haben. Die Jungs sind freundlich, schnell und hilfsbereit in jeder Richtung. Welch ein Unterschied zu Porto Vecchio auf Korsika! Uns gegenüber liegt ein deutscher Motorsegler, Lady M, von denen wir einige Ratschläge bekommen. Die große Wäsche wird zum Waschen gegeben, dann machen wir den ersten Rundgang durch die Altstadt hinter der großen Festungsanlage. Die Stadt war 400 Jahre in aragonisch-katalanischer Hand und noch heute wird die überlieferte katalanische Mundart gepflegt. Die Bastione della Maddalena mit Bars und Restaurant ist erster Treffpunkt von Touristen und Einheimischen. Sicherheitshalber reservieren wir uns einen Tisch für den Abend und haben es nicht bereut. Wer zu spät kommt, muss lange warten. Im Vodafone-Shop bekommt Ulla ihren Stick nach einigen Versuchen neu installiert, er war einige Tage lang scheinot. Mein Versuch, einen Service für die Nikon-Kamera zu finden, findet ein Ende mit der Bemerkung des Verkäufers „not in this country“, also wird jetzt eben mit Kompaktkameras fotografiert.

24.8.2011

Weiterhin heiß und ziemlich trocken, nur wenig neue Boote kommen an. Man merkt, dass die Urlaubszeit hier zu Ende geht. Kühlschranks-Inspektion, Motorraum-Inspektion, Wasser gebunkert und eingekauft. Fotorundgang durch die Altstadt. Für die nächsten Tage werden stärkere Winde vorausgesagt, wahrscheinlich werden wir morgen noch eine längere Strecke fahren und dann vielleicht mehrere Tage Pause einlegen müssen.

25.8.2011 Marina im Nirgendwo

Für den 27.8. wird Mistral erwartet. Da wollen wir versuchen, noch ein gutes Stück voran zu kommen; denn wir werden wohl 3 Tage im Hafen liegen, bis sich Wind und Wellen gelegt haben. Deswegen fahren wir nicht wie geplant erst nach Bosa sondern gleich weiter bis Torre Grande, ca. 57 nm.

Von Alghero aus zieht sich ein steiler Bergkamm bis kurz vor Bosa, immer wieder winzige Badebuchten. Das Wasser ist so klar, dass man während des Fahrens bei Tiefen von 20 m auf den Grund schauen kann. Bei Bosa weiße Tuffsteinklippen. Die Stadt selbst liegt etwa 2 km von der Küste entfernt. Hinter Bosa wieder einsame Hügel- und Klippenlandschaft, kaum besiedelt. Bei

Pittinurri beginnen lange Sandstrände mit weißen Klippen und Kalkfelsen. Dies setzt sich fort bis zur Halbinsel Sinis, mit Stranddünen, steppenartigen Abschnitten und Steilfelsen. Wir umrunden das Kap San Marco Sardo und fahren über den Golf von Oristano in den Porto Turistico von Torre Grande, ein großer Hafen mit viel Platz in der Mitte von Nichts. Wir sind die einzigen Nichtitaliener hier. Es gibt ein Restaurant, welches in den Sommermonaten geöffnet ist, ansonsten Busverbindung zur Stadt Torre Grande. Dreimal versuchen wir am Nachmittag und Abend unseren Platz zu bezahlen, aber erst war die richtige Person nicht da, und zum angegebenen Zeitpunkt war das Büro dann ganz geschlossen.

26.8.2011 Schutzplatz vor dem Mistral

Nach langem Studieren der Windvorhersagen entscheiden wir uns, weiter bis Carloforte zu fahren und dort den Mistral dann vorbei gehen lassen. Wind aus Südost; wenn wir dicht unter der Küste bleiben, müsste es ziemlich geschützt sein. Büro ist auch noch am Morgen geschlossen, ich lasse Geld und Schlüssel für die Waschräume in einem Briefumschlag zurück. Über den weiten Golf von Oristano pfeift der Wind ganz schön, aber es kann sich noch keine große Welle aufbauen. Hinter dem Capo Frasca bläst er mit 34°C wie ein heißer Föhn, wunderbar duftend. Dann legt er sich auf einmal ganz und 2 Stunden lang haben wir fast Windstille. Steilküste bis Port Palma mit Sandstränden und hohen Dünen, weiter im Inselinneren hohe zackige Gebirgskämme. Die Dünenlandschaft zieht sich ewig fort, nur vereinzelt Menschen am Ufer. Der kleine Ort Buggerru ist eingezwängt in ein enges Tal vor steil aufsteigenden senkrechten Küstenklippen. Kurz danach geht es um eine lange Felsnase herum und beim Umdrehen sehen wir dann Rauch aufsteigen, es hatte sich ein Buschbrand entzündet, dessen starke Rauchentwicklung wir eine Stunde verfolgen können. Klippen und Sandstrände wechseln sich ab. Inzwischen hat der Wind wieder aufgedreht, es geht gegen kurze harte Wellen voran. Trotzdem überqueren wir noch die Meeresenge zwischen Sardinien und der vorgelagerten Insel San Pietro und liegen bald sicher in der Marina. Marina und Ort machen einen guten Eindruck, hier kann man es einige Tage aushalten.

27.8.2011

Pünktlich um 6:00 morgens, beginnt es aus Nord/Nordwest zu blasen. Auch im Hafenbecken ist es unruhig. Ab und zu kommen noch Boote rein; die Unterstützung des Marinapersonals beim Anlegen ist sehr gut. Wir legen noch zwei weitere Festmacher aus. Nach dem Frühstück schlägt es mir auf den Magen. Nicht das Frühstück, sondern mein Laptop lässt sich nicht einschalten! Nichts zu machen, entweder ist der Akku hinüber oder sonst etwas an der Stromversorgung. Zum Glück habe ich noch einen alten Laptop dabei, der nun eingerichtet werden muss. Ein Teil der Daten ist allerdings nur auf der defekten Maschine. Unterwegs ist kaum Hilfe zu erwarten, also leben wir mit dem Provisorium bis zum Festland. Am Bordcomputer die restlichen Streckenabschnitte von Sardinien vorgeplant. Bis zum Winterhafen Port Napoleon haben wir noch 600 nm zu fahren, hoffentlich kommen nicht zu viele Pausentage wegen schlechten Wetters, Sardinien und Korsika sind sehr windanfällig. Später Fotosafari im Ortskern.

28.8.2011

Wind bläst weiter bis zum späten Nachmittag, dann beruhigt es sich etwas. Mit Ulla sind wir um die alte Saline gewandert, die jetzt als Museum und Naturpfad hergerichtet ist. In den hinteren Becken sind Flamingos zu sehen. Am Nachmittag Boot vom Salz befreit. Dann untersucht, mit welchem Programm ich auf dem Laptop-Provisorium Bilder bearbeiten kann. Das Nikon-Programm ist viel zu schwer, da reicht die PC-Kapazität nicht. Mit dem Programm von Olympus scheint es aber ganz gut zu funktionieren.

29.8.2011 Allein in herrlicher Bucht

Der Wind hat nachgelassen und laut Wetterberichten sollte er nicht über 4 Bft steigen. Himmel ist stark bewölkt, klärt aber später auf. Wir fahren los. Erst einmal überqueren wir die Meerenge zwischen den Inseln San Pietro und Sant' Antioco, dann geht es an deren Küste entlang. Diese ist flach mit einem kurzen Steilufer, viel Grün, erinnert an Irland. Bis auf eine Feriensiedlung sehen wir keine Orte an der Westseite. Bei Erreichen der Südspitze holt uns dann der Schwell der beiden Windtage ein, macht aber keine Probleme. Beim Überqueren des Golfo di Palmas frischt der Wind wieder auf 5 Bft auf. Um die hohen Felsen des Kap Teulada kommen wir in den Golfo di Teulada, wo wir in der Bucht Port Scudo alleine ankern. Das Gebiet ist militärisches Speergebiet, kann aber im Juli und August angefahren werden. Wunderbar klares Wasser über Sandgrund. Da hält der Anker auch problemlos bei den inzwischen bis zu 7 Bft starken Böen. Erst am Abend beruhigt es sich. Hier ist es so einsam, dass es keine Telefon- oder Datenverbindungen gibt. Stelle beim Tauchen fest, dass wir im Propeller der Steuerbordmaschine ein Stück Tampen hängen haben, der vom Tauschneider gekappt worden ist. Da auch noch der Rest eines Kunststoffkanisters dran hängt, sind wir möglicherweise irgendwo über eine „Netzboje“ gefahren. Gleichzeitig das Log-Rädchen gesäubert, dort hatte sich Meeresgetier festgesetzt und die Logge zeigte nur bei höheren Umdrehungen an.

30.8.2011 Hauptstadt

Ruhige Nacht, Morgenschwimmen im glasklaren Wasser. Bei fast Windstille über den Golf von Teulada um das Capo Spartivento herum in den Golfo di Cagliari. Immer wieder begleitet von den Bergzügen an der Küste, unterbrochen von Felsklippen und Sandbuchten. Interessante Wolkenbildungen am blauen Himmel. 45 Minuten vor Ankunft in Cagliari dreht auf einmal Wind aus Nordwest auf und bläst mit 6 Bft entgegen. Gleichzeitig fallen die ersten Regentropfen. Im großen Hafenbecken haben wir zwar keine Wellen, aber trotzdem den starken Wind. Beim Anlegen fährt der Kapitän zu schräg an den Kai und auf einmal liegen wir längsseits – Platz gab es genug. Die Marineros wollen das Boot unbedingt mit Tauen herumziehen und nicht mit Motorkraft. Nach etwas körperlicher Arbeit liegen wir dann richtig. Und nun haben sowohl Wind als auch Regen wieder aufgehört. Am Abend Spaziergang mit Essen in der Altstadt. Vom Kastell gute Aussicht auf die ganze Umgebung. Cagliari liegt auf einer Tiefebene, die sich zwischen zwei Gebirgszügen über den inneren Südwestteil der Insel erstreckt.

31.8.2011 Villasimius – wunderschöne Umgebung

25 nm über den Golfo di Cagliari nach Südosten zum Capo Carbonara, dem Südostzipfel von Sardinien. Blauer Himmel, kaum Wind. Immer wieder kleine Sandstrände zwischen den Bergen. Vor Capo Boi legen wir eine Schwimm- und Lunchpause ein. Bei der Weiterfahrt Wind aus Südost mit 5 Bft. Die Marina Villasimius liegt in wunderschöner Umgebung sehr geschützt, viel Platz. Man merkt, dass die Urlaubssaison zu Ende geht. Heute noch müssen wir den Hochsaisonpreis zahlen – 60 € - ab morgen dann nur noch die Hälfte.

1.9.2011 Die Dünung schiebt uns voran

Wir suchen uns aus den verschiedenen Wetterberichten den aus, der bei ungefähr gleicher Dünung die geringsten Winde verspricht; denn der für die Nacht vorausgesagte Wind blieb aus. Also fahren wir los mit Ziel Porto Corallo, 25 nm nach Norden. Tatsächlich haben wir kaum Wind und die Dünung ist auszuhalten, da sie uns nach Norden schiebt. Küste wie gehabt, Berge und leere Sandstrände. In der Marina ist viel Platz, wir werden längsseits eingewiesen. Es ist kaum

Betrieb, nur einige Boote kommen während des Tages; richtig erholsam. Ein finnisches Segelboot auf dem Weg von Griechenland zu den Kanarischen Inseln liegt bereits hier. Preis für 1 Nacht 28 €, wir sind in der Nachsaison angekommen!

Am Abend stoße ich mit dem Fuß gegen das Landstromkabel, es rutscht mir zwischen 2 Zehen und ich reiße es ein Stück mit, bevor ich mich fange. Resultat: kein Strom, Kabel wird heiß, also nichts wie abschalten. Im Kabel selbst ist ein Loch zu sehen und einer der Drähte scheint gebrochen zu sein. Morgen sehen wir weiter.

2.9.2011 Spanferkel in Arbatax

Diesiger Himmel, 86 % Luftfeuchtigkeit bei 28° C Wärme, wie in einem türkischen Dampfbad. Ohne ein anderes Boot zu sehen fahren wir die 30 Meilen nach Arbatax. Große Abschnitte der Küste sind unbewohnt, felsige Höhenzüge, im Hintergrund hohe Berge. Wir haben so gut wie keinen Wind und die Dünung ist lang gezogen, angenehm zu fahren. Dann begleiten uns 3 große Delfine eine Zeitlang. Kurz bevor wir eine Schwimmpause einlegen wollen, fängt es etwas an zu regnen, also fällt die wegen Bequemlichkeit ins Wasser. Vor Arbatax die roten Felsen des Capo Bellavista, nur vom Wasser aus kann man sie wirklich richtig sehen. Im großen Hafen ist viel Platz. Baue dann den Landstromstecker auseinander, bis ich selbst nicht mehr weiter komme. Auch die Marinamitarbeiter kommen damit nicht klar. Hilfe gibt es in der benachbarten Werft und die Neuinstallation kann ich dann selbst machen. Wahrscheinlich war in dem Kabel schon eine Bruchstelle, gut dass ich sie gänzlich erledigt hatte und sich nicht unbemerkt ein Kurzschluss oder Kabelbrand ergab. Am Abend beteiligen wir uns in der Marinabar am Spanferkelessen, mal etwas ganz Anderes und für den Gaumen Ungewohntes!

3.9.2011 Gewaltige Felsformationen um den Golf von Orisei

Der Regen in der Nacht hat die halbe Sahara in der Marina hinterlassen, alle Boote sind voll von den regnerischen Sandspuren. Eigentlich hätte der Regen erst am Tag kommen sollen, also gehen wir davon aus, dass es das war, und machen uns auf den Weg. Die Fahrt geht um den Golfo di Orisei mit seinen phantastischen steilen Felsabbrüchen, Höhlen und kleinen Buchten. Nach Cala Gonone treten die Berge in den Hintergrund und die Küste ist flach. Bei Cala Sinepro legen wir eine Badepause ein. Nun treten wieder Berge in den Vordergrund. Im Hafen von La Caletta gehen wir erst an der Außenseite der Pier längsseits, bis dann ein Marinaboot kommt und wir einen geschützteren Platz auf der Innenseite bekommen. Nach 6 Fahrtagen und Regenvorhersage für Morgen legen wir hier einen Ruhetag ein. Gestern hatte ich in der Ölauffangwanne unter dem Steuerbordmotor klares Wasser entdeckt, welches irgendwo aus dem Seewasserkühlsystem austreten muss. Während der Fahrt mehrfach kontrolliert, aber die Ursache noch nicht gefunden. Morgen werde ich hinter den Motor kriechen.

4.9.2011

Wasserproblem in der Ölauffangwanne ist gelöst! Ich hatte den Überdruckschlauch des Warmwasserboilers in die Wanne geleitet und dort war Wasser ausgetreten. Bleibt nur die Frage, warum gerade erst jetzt und nicht schon früher?

Raimund holt uns um 12:00 mit dem Auto ab und wir fahren ins Landesinnere zu einem typischen sardischen Restaurant. Lange geht es durch leere Landschaften, die wir gestern vom Meer aus betrachtet hatten. Dann kommen wir im [Su Gologone](#) an, Massen von Autos und Menschen. Es gibt das Nationalgericht Spanferkel, die an stehenden Spießen am offenen Feuer gegart werden. Nach dem Essen besichtigen wir in der Nähe eine große Quelle, die aus einem riesigen Felsspalt

des Kalkgebirges austritt. Die Rückfahrt geht teilweise mit Vierradantrieb über kleine Wege entlang der Küste. Vielen Dank Raimund für den schönen Tag!

5.9.2011 Zur Costa Smeralda

Für die nächsten Tage sehen die Vorhersagen mal wieder sehr windig aus. Wir wollen 35 nm zum Hafen Marina di Portisco fahren. Von La Caletta geht es zur großen Insel Tavolara, wo nach halber Strecke eine Schwimmpause vor dem Sandstrand eingelegt wird. Über den Golf von Olbia und nach Umrundung des Capo Figari kommen wir in den Golfo di Cugnana. Die Marina liegt sehr geschützt und wir in der innersten Ecke direkt vor Bars und Restaurants. Da die Windböen die Rumbalotte seitlich drücken und uns schon die Steuerbordklampe aus der Verankerung gerissen worden ist, lege ich endlich mal unsere stählernen Anlegefedern aus, die wir seit der Türkei dabei haben. Funktioniert blendend, kein Rucken mehr, und die Montage war ganz einfach. Wetter bleibt den ganzen Tag sonnig, aber windig.

6. – 8.9.2011

Der Mistral bläst mehr oder weniger ununterbrochen, mal stärker, mal schwächer. 2 Tage gehen darauf, die Homepage zu aktualisieren. Da die Nikon-Kamera ausgefallen war, hatte ich mit 2 Kompaktkameras fotografiert, das sollte man lieber nicht tun. Das Zusammenführen der Fotos ist eine unmögliche Arbeit, aber jetzt ist es geschafft. Die Marina gefällt uns. Gute Bars und Restaurants, relativ wenig Betrieb, alle sehr freundlich. Das erste Mal auf der Reise eine Tageszeitung gekauft. Morgen geht es nun weiter, wahrscheinlich werden wir noch zweimal ankern und dann nach Bonifacio auf Korsika fahren.

9.9.2011 Letzte Station auf Sardinien/in Italien

Der Wind hat sich gelegt, wir fahren an der Costa Smeralda nach Norden. Schauen kurz in der Bucht Cala di Volpe vorbei, wo die Entwicklung dieses Küstenstreifens einst begonnen hatte. Die touristischen Einrichtungen passen sich gut der Landschaft an, keine Betonburgen. Herrliche Ausblicke auf Buchten, Klippen und Berge. Vor Porto Cervo beginnt gerade eine Regatta. Bei der Überfahrt zur Hauptinsel La Maddalena frischt der Wind auf 4 – 5 Bft auf. Die felsige Landschaft erinnert an die Ålandinseln zwischen Finnland und Schweden. In der Bucht Cala Spalmatore gehen wir an eine Festmacherboje. Glasklares Wasser, große Fischschwärme um das Boot herum. Bis zum Abend kommen nur noch 2 Segelboote hierher, schön ruhig. Der hohe Preis hatte einige wieder abdrehen lassen. Das Überdruckventil des Warmwasserboilers hat wieder gearbeitet. Ich versuche, aus der Betriebsanleitung dazu etwas zu finden. Vergebens, in allen Sprachen gleich unklar und in den Teilezeichnungen ist es gar nicht zu finden!

Korsika (2)



10.9.2011 Zurück nach Korsika

Bei ruhigem Wetter ca. 20 nm bis Bonifacio. Wir fahren zuerst noch an einigen Inseln des La Maddalena-Archipels entlang. Felsen, Felsen, Felsen und Sandbuchten. Obwohl die Hauptsaison vorbei ist, sind hier immer noch für unsere Verhältnisse viele Boote unterwegs. Wie mag das im Juli und August aussehen, wenn alle Buchten (viele mit Bojenfeldern) voll belegt sind? Zwischendurch haben wir östliche Strömungen bis 1,5 kn, das bringt uns gut voran. Bei leichtem Westwind verursacht die Gegenströmung sichtbare Wasserwirbel. Die Kreidefelsen von Bonifacio sind schon von weitem sichtbar und werden immer schöner, je näher wir kommen. Eine beeindruckende Landschaft mit der Festungsanlage und der Altstadt über den steil ins Meer stürzenden Klippen. Ausflugsboote kommen ununterbrochen aus dem Hafen zu Besichtigungsfahrten. Der Hafen liegt in einer tiefen fjordartigen Bucht und ist ausgezeichnet geschützt. Wir tanken zuerst einmal, dabei können wir auch einen der Marineros heran winken, der uns einen Liegeplatz zeigt. Beim Anlegen gibt es keine Hilfe von ihrer Seite, der Nachbarlieger springt ein. Am Abend wird es dann richtig voll: Segelboote, Motorboote, riesige Yachten und Superyachten. Dazwischen die Ausflugsboote, die als einzige die angegebene Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 Knoten nicht beachten. Um den Hafen Restaurants und Bars, die eigentliche Stadt liegt oben auf der Festung.

11.9.2011

Ruhetag in Bonifacio. Am Vormittag auf die Festung/Altstadt gestiegen. Unglaubliche Ausblicke auf die Felsformationen, zum Süden nach Sardinien, in die Hafenbucht und zu den Bergen im Norden. Ist wirklich einen Besuch wert! Am Nachmittag die Wassertanks ganz entleert und frisches Wasser gebunkert. Der Druck im System hat stark nachgelassen, die Pumpe schafft es gerade noch, gleichzeitig Wasser an eine Entnahmestelle zu bringen statt an 3. Wir nehmen an, dass entweder

Kalkablagerungen oder Abnutzung in der Pumpe der Grund sind (im 4. Jahr für jeweils 5 Monate in Dauerbetrieb) und hoffen, dass sie bis Ende des Monats durchhält.

12.9.2011 Im Golfe di Valinco

2 – 3 Bft aus West/Nordwest machen uns keine Probleme, See ist etwas kabbelig. Später legt sich der Wind fast ganz. Noch einmal die beeindruckende Fahrt durch die Fjordbucht von Bonifacio zur offenen See. An der Küste weiter Berge, Fels- und Sandbuchten. Auf der Höhe von Propriano kommen uns etliche Segelboote entgegen, wahrscheinlich waren sie am Morgen aus Ajaccio abgefahren. In der Bucht von Campomoro Lunch- und Schwimmpause eingelegt. Geankert auf Sand im klaren Wasser, wunderschöne Wasserfarben. In Propriano erst in das Ostbecken gefahren und von dort in das westliche Hafenbecken verwiesen worden. Wie schon in Bonifacio festgestellt, ist die Hilfe der Marineros beim Anlegen relativ minimal, man geht wohl davon aus, dass die Bootsmannschaft es weitgehend selber schafft. Der Ort liegt sehr schön vor mehreren Bergen, den schönsten Platz hat sich dabei der Friedhof ergattert! Die Marina ist offen und Teil der Uferpromenade mit Bars und Restaurants. Für die nächsten beiden Tage telefonisch einen Liegeplatz in Ajaccio reserviert.

13.9.2011 Besuch bei Napoleon

Am Morgen liegt ein riesiges Kreuzfahrtschiff nur wenig entfernt von uns. Auf der ganzen Fahrt entgegenlaufende Dünung, später frischt auch der Wind auf 5 Bft, vorausgesagt waren 2! Vor Ajaccio legen wir noch Lunch- und Badepause ein. Die vielen Strände in den Buchten sind leer, kaum Menschen zu sehen. Die Entleerungspumpe unseres Heckschwarzwassertankes funktioniert nicht. Stelle später im Hafen fest, dass wahrscheinlich ein Relais kaputt ist, morgen um 9:00 kommt der Elektriker. Wir bekommen einen Liegeplatz im Port Charles Ornano. Das erste Mal in 4 Jahren gibt es am Ort keinen Wäschereiservice, der die Wäsche vom Boot abholt und zurückbringt. Falls der Elektriker morgen schnell fertig wird, werden wir deshalb schon weiter fahren. Auf der Flybridge einen Öldruckanzeiger ausgewechselt, der immer sehr hohe und höhere Werte zeigte als das Gerät im Salon. Morgen wird sich zeigen, ob sich etwas geändert hat. Rundgang durch die Stadt gemacht, ganz nett aber nichts Besonderes. Dafür ist die Lage - umringt von Bergen - sehr schön.

14.9.2011 Ruhiger Hafen im Golf von Sangone

Um 9:00 kommt der Elektriker natürlich nicht, nach Anrufen dann aber um 9:45. Das Relais ist in Ordnung, seiner Meinung nach funktioniert die Pumpe nicht. Auf dem Weg dahin (um an die ran zu kommen, muss man viel ausbauen und dann selbst ein sehr biegsames Knochengerüst haben) misst er aber Leitungen durch und hier liegt der Fehler. Eine Kabelverbindung ist oxidiert, der Fehler ist dann schnell behoben und der Haushalt des Elektrikers für die knappe Stunde mit 80 € ohne Quittung verbessert. Um 11:00 machen wir uns auf den Weg durch den Golf von Ajaccio zu den vorgelagerten Iles Sanguinaires. Dann umfahren wir den Golf von Sangone. Berge, einsame Strände. Im kleinen Hafen Cargèse auf der Nordseite des Golfes bekommen wir einen Liegeplatz. Der Ort selbst liegt auf dem Hügel über dem Hafen. Man kann entweder eine flachere steile Autostraße in Serpentina dort hoch wandern oder einen steilen steilen Fussweg an einem der zwei Friedhöfe vorbei wählen. Geschäfte gibt es nur im Ort. Von oben schöne Aussicht auf den Golf und zur Nordseite hin. Am Abend füllen sich die drei Restaurants im Hafen, in einem wird angenehme Livemusik gespielt. Die Wetterkarte treibt uns leider etwas zu schnell voran. Wir

werden nun morgen direkt nach Calvi fahren und von dort am 16.9. zum Festland übersetzen. Danach wird es für fast eine Woche windig und stürmisch.

15.9.2011 Atemberaubende Felsklippen

Aus dem Hafen um die Pta de Cargèse herum, geht es zum Cap Rosso, dem roten Kap. Weiter in den Golfe de Porto und den Golfe de Girolata. Dort legen wir eine kurze Badepause ein. Der Ort selbst ist nur über einen Pfad von Landesseite oder über das Meer zu erreichen. Die Küste mit hoch aus dem Meer ragenden meist roten Klippen, kleinen Buchten und glasklarem Wasser ist einfach atemberaubend schön. Weiter geht es mit gleichen berausenden Anblicken zum Pta Scandola, diese Gegend ist Naturschutzgebiet. Danach fahren wir ohne weiteres Buchten Umfahren direkt nach Calvi. Bei der Einfahrt wird man von der Zitadelle über dem Hafen begrüßt, wir bekommen an die morgige frühe Abfahrt denkend einen günstigen Liegeplatz. Im Orange-Shop laden wir unseren Internetstick auf, die Preise dafür in Frankreich sind unglaublich hoch. Hier bezahlen wir so viel, wie davor in Türkei, Griechenland, Italien, Kroatien und Albanien zusammen. Nette Umgebung um den Gemeindehafen und lohnender Rundgang auf der Zitadelle.

Französische Mittelmeerküste





16.9.2011 „Lottogewinn“ Überfahrt von Korsika nach Menton

Um 5:30 im Dunkeln losgefahren, wir haben 92 nm vor uns. Und die Fahrt wurde ein Lottogewinn! Glatte See, höchstens ab und zu etwas gekräuselt, 70 Meilen kein Wind und dann auch nur schwache 2 Bft, besser ging es nicht. Am Morgen kommen noch 2 Segelboote entgegen, von einem großen Segler S/Y Mondango (52 m) werden wir überholt, eine Fähre und zwei kleinere Motorboote, ansonsten sind wir alleine. Bis auf Delfine, die immer wieder an den Seiten vorbeiziehen und schliesslich taucht nach Sizilien unser zweiter Wal auf! 30 Meilen vor der Küste bekommen wir das erste Mal Land in Sicht. Um 17:00 legen wir im Gemeindehafen von Menton an der italienisch-französischen Grenze vor der Capitainerie an. Vom Hafenmeister wird der Platz gezeigt, weitere Hilfeleistung von Seiten des Personals gibt es nicht – scheint in Frankreich nach den bisherigen Erfahrungen so üblich zu sein. Auf diesem Platz können wir 4 Tage liegen bleiben, hier werden wir den kommenden Starkwind an uns vorbei ziehen lassen. Sehr schöne Lage mit direktem Blick auf die Altstadt und kurzem Weg dorthin.

17.9.2011 Stadturlaub

Bis zum Abend ist weder der vorausgesagte Wind noch Regen und Gewitter gekommen. Am Morgen Wäsche zur Wäscherei gebracht, Abholservice wie in Türkei, Griechenland und Italien scheint es hier nirgends zu geben. Wir bekommen sie erst am Dienstag zurück, somit sind wir 4 Tage in Menton. Tour durch die Altstadt gemacht. Ein Wirrwarr von schmalen Gassen, Durchlässen, Treppen führen bis zum alten Friedhof hoch über der Stadt. Dort findet man eine Menge alter Gräber mit deutschen, russischen, polnischen, englischen, amerikanischen und vielen anderen Inschriften vom Ende des 19. Jahrhunderts. Man vergisst beim Anschauen die Zeit. Am Nachmittag einmal an einem Strand an der französischen Riviera geschwommen. Gegen Abend legt neben uns eine italienische Segelyacht an, d.h. sie versuchen es. Der Skipper gibt keinerlei Anweisungen. Sie müssten mit dem Bug an der Boje festmachen. Der Mann, der am Bug steht, bekommt die Boje nicht zu fassen, sie fahren in Ruhe weiter an den Steg. Keinerlei Festmacher geordnet zur Verfügung und dann das große Wundern, wie eigentlich der Bug befestigt wird. Der Hafenmeister gibt schließlich eine lange Leine, dann fahren sie mit Heck festgemacht wieder nach vorne. Dabei liegen sie allerdings mehr quer und immer wieder über unserer Bugleine, als das sie geradeaus kämen. Wir schieben und drücken. Irgendwann klappt es dann doch; weil es aber wohl so viel Spaß gemacht hat, haben sie die Bugleine an der Boje nicht auf Slip gelegt, sondern mit einem Knoten befestigt!

18.9.2011

Die Italiener sind am Morgen abgefahren. Auf die Idee, die Boje am Boot nach hinten zu führen, wo sie leichter zu erreichen ist, kamen sie nicht. Da sie auch keine Lust hatten, sich über den Bug zu hängen wie bei der Ankunft, haben sie das Messer gezogen und die Leine einfach durchgeschnitten, und zwar so, dass 4 – 5 m Leine nun an der Boje hängen und anderen Booten Probleme machen können. Wir reden morgen mit dem Hafenmeister, am Sonntag ist das Büro geschlossen. Heute ist nun erst einmal Gewitter und Regen angesagt, am Nachmittag dann kommt der Wind und bringt einigen Schwell an unseren Liegeplatz. Gut dass wir inzwischen die Stahlfedern in Betrieb genommen haben.

Bürotag mit email, Homepage etc. Xavier vom französischen Grand Banks-Club meldet sich. Er war im Sommer mit seiner GB 36 auf den Kanälen gefahren, wir wollen uns treffen und darüber reden.

19.9.2011

Abwechselnd Sonne und Wolken mit kurzen Regenschauern. Haben noch einmal Bücher zum Lesen gekauft, die reichen wahrscheinlich auch bis zum nächsten Jahr. Unsere Wäsche am Nachmittag abgeholt, jetzt steht dem Weiterfahren nichts mehr im Wege. Die neben uns liegenden Schweden erwarten einen Segelfreund aus unserer Heimatstadt Espoo. Er kommt auch, aber beide Boote fahren gleich in die neue Marina, weil ihnen der Schwell auf unserem Platz vor der Capitainerie zu stark ist. Habe versucht, Liegeplätze über das Reservierungszentrum der Côte d'Azur zu reservieren, die haben aber überhaupt nur einen Platz in allen Häfen anzubieten. Wir werden morgen einfach los fahren.

20.9.2011

Immer noch etwas Wind und ruppige Dünung. Monaco von Meeresseite her angeschaut, interessant aber nicht schön. In der Bucht ankert jede Menge von Megayachten, viele mit eigenem Hubschrauber. Die schwirren wie Fliegen durch die Gegend. Dann vorbei an Cap Ferrat nach Villefranche. Dort antwortet niemand auf das Anfunken kurz nach 12:00, Mittagspause? Der Hafen ist voll besetzt, so fahren wir weiter um die Ecke nach Nizza. Super Empfang und Service, ruhiger Platz. Mit unserem VHF-Gerät stimmt etwas nicht, das Marinabüro konnte uns kaum verstehen wegen Störungen im Hintergrund. Das hatten wir auch früher schon mal gehört, aber niemals den Grund heraus bekommen. Nun werden wir alle Situationen (Motoren an/aus, andere elektronische Geräte an/aus etc.) systematisch durchgehen. Beim Abfahren aus Calvi im Dunkeln hatten wir bemerkt, dass bei den Instrumenten auf der Flybridge die Hintergrundbeleuchtung nicht funktioniert und auch das VHF-Gerät keine Beleuchtung hat. Bei den Instrumenten hat einer der Vorbesitzer die Kabel für die Beleuchtung entfernt oder durchgeschnitten, vielleicht wollte er Strom sparen? Auch wenn man sie im Normalfall nicht benötigt, sollte es funktionieren, jetzt wird wieder aufgerüstet. Das VHF-Gerät bringt auch nach Einstellungen gemäß Betriebsanleitung kein Licht her, obwohl das gleiche Gerät im Salon bei gleichen Einstellungen Hintergrundbeleuchtung hat, Lieferanten ansprechen. Am Nachmittag und Abend Spaziergang vom Hafen am Wasser entlang in die Altstadt. Nizza ist immer wieder ein kleines Erlebnis.

21.9.2011 Treffen mit Xavier und Edith

Morgens zeigt das Thermometer inzwischen Temperaturen unter 20° C, es ist eindeutig Herbst geworden. Über die Bucht von Nizza vorbei am Flughafen mit regem Verkehr geht es nach Antibes, welches sich auf einer Halbinsel von Ost nach West erstreckt. Wir umfahren die Halbinsel und kommen in den Golf Juan. In der Marina Golfe-Juan-Port-Camille-Rayon bekommen wir einen Liegeplatz. Vom Marinabüro rufen wir Xavier an, Mitglied im Grand Banks Club Frankreichs. Wir hatten uns über das Internet kennengelernt und treffen uns nun, um Erfahrungen auszutauschen. Xaviers Grand Banks ist ein paar Monate jünger als die Rumbalotte. Er war im Sommer damit auf den französischen Kanälen, auf denen wir wegen der Höhe der Boote einige Herausforderungen haben. Xavier zeigt uns, wie er sie gelöst hat. Er holt uns vom Boot ab, wir verbringen mit ihm und seiner Frau Edith den Nachmittag in ihrem Hause, machen eine kurze Rundfahrt durch die nähere Umgebung einschließlich Spaziergang im Künstlerdorf St Paul-de-Vence und schauen uns die Boote an. Immer wieder findet man einige Ideen, was man besser oder anders machen könnte. Vielen Dank Xavier und Edith!

22.9.2011 In der Bucht von Saint-Tropez

An den Iles de Lérins vorbei und Cannes rechts "liegen gelassen" steuern wir auf die Berge der Estérel zu, ein grüner bergiger Küstenstreifen, der mit dem roten Cap Roux ausläuft. Über den

weiten Golf von Freijus kommen wir in die Bucht von St. Tropez. Da wollen wir nicht hin, weil wir es schon von Land her besucht hatten. Ziel ist der im hinteren Teil der Bucht liegende Lagunenhäfen Port Grimaud, der von seiner Anlage her stark an Venedig erinnert. Leider können wir keinen Platz bekommen. Es gelingt uns dann gleich beim nicht ganz so schönen Nachbarn Marines de Cogolin. Beide Marinas sind riesengroß mit eigenen Wohnanlagen. Auch hier merkt man, dass die Saison zu Ende geht. Unsere beiden Motoren qualmen mal wieder ziemlich stark. Habe den Luftfilter des Steuerbordmotors gereinigt, mal sehen, ob es hilft.

23.9.2011 Wasserpumpe: diesmal ist die Welle gebrochen

Reinigung des Luftfilters hat nichts gebracht. Kurz nach dem Ablegen aus der Marina meine ich, eine seltsame Resonanz bei den Motoren zu hören. Blick in den Maschinenraum bringt Klarheit: die Kühlwasserpumpe der Backbordmaschine funktioniert nicht, die Keilriemenscheibe hängt nach vorne, obwohl das nach den Änderungen in Italien gar nicht mehr möglich sein sollte. Bei näherem Betrachten stelle ich fest, dass die Welle der Pumpe am vorderen Ende gebrochen ist!! Wir fahren in die Marina zurück und können am Empfangssteg anlegen. Ich finde schnell einen Mechaniker und gemeinsam bauen wir die Ersatzpumpe ein. Auch ihm ist unklar, was den Wellenbruch verursacht haben kann. Die Italiener hatten ein Zwischenstück auf die Welle gesetzt und wir hatten in das vorhandene Gewinde am Ende der Welle Sicherungsschrauben gedreht, die verhindern sollten, dass die Keilriemenscheibe von der Welle rutschen kann. Mit zweistündiger Verzögerung geht es wieder los. Raus aus dem Golf von Saint-Tropez fahren wir an bewaldeten Hängen nach Cavalaire-Sur-Mer in den Gemeindehafen. Herbstlicher Sonnenschein, viele Segelboote unterwegs.

24.9.2011 Letzte Insel in 2011

Dichte Bewölkung den ganzen Tag, bleischwere See, kein Wind. Die bewaldete Bergkette an der Küste verliert an Höhe. Es ist Samstag und überall sind viele Boote – meistens Segelboote – unterwegs. Wir fahren direkt zum Hafen von Porquerolles auf der gleichnamigen Insel und bekommen sofort einen Platz. In den Buchten vor der Insel wird viel geankert, am späten Nachmittag kommen die Boote in den Hafen und da wird es richtig lebendig. Vom Festland legen laufend Fähren an, die Tagesbesucher bringen. Größtes Geschäft scheint das Vermieten von Fahrrädern zu sein. Ohne Erfolg versucht, bei den Chandlern am Hafen die fehlenden Lampen für die Instrumentenbeleuchtung zu finden. Dafür aber Verkabelung für den zweiten Lautsprecher in der Mastercabin in Ordnung gebracht, nun hört man bei Bedarf Musik aus beiden Lautsprechern. Dann nach eingehendem Studium der verschiedenen Anweisungen auch unser Alarmmodul für alle Daten, die im NMEA-Netz fließen, aktivieren können (man vergisst ab und zu einfach, was man eigentlich hat, sprich: zu viel). Am Abend haben wir die Restaurants bestreikt und bei Kerzenlicht Schinken, Käse und Rotwein bei Musikbegleitung genossen.

25.9.2011

Kapitän macht die kleine Inselrundfahrt mit Fahrrad. Kiefern- und Laubwälder, viele Buchten zum Schwimmen. Verständlich, dass hier so viele Leute vom Festland für einen Tag herüber kommen. Heute am Sonntag ist im Hafen weniger Betrieb, mehr Boote fahren ab als neue ankommen. Insgesamt ist Porquerolles ein gutes Ziel.

26.9.2011 Endlich einmal offiziell angehalten worden

Auf dem direkten Weg von Porquerolles nach La Ciotat werden wir vor dem Kap Sicie von einem Patrouillenboot angehalten (wie viele andere Boote auch). Hier ist ein Schiessgebiet der Marine und sie halten heute Übungen ab. Über Kanal 6 bekommen wir die Anweisung, 10 Minuten auf Kurs 180° zu fahren, um aus dem Gebiet heraus zu kommen. So bleibt die geplante Schwimmpause beim Kap selbst unverwirklicht. Vor La Ciotat ragt die spitze Felsnase von Cap de l'Aigle in die Luft. Im Hafen müssen wir erst an den alten Werftanlagen vorbei, in denen heute Service und Reparaturen für Superyachten gemacht werden. Vor der Capitainerie finden wir gleich einen Platz. Auf das Anfunken antwortet niemand. Es ist "Selbstbedienung" beim Anlegen – im Prinzip kein Problem – und wieder erstaunlich, wie ruhig man im Nachbarboot sitzt, ohne jegliche Hilfestellung beim Anlegen zu geben. Der Hafen selbst ist äußerst gut geschützt, Lage mitten im Ort. Wegen unseres qualmenden Steuerbordmotors mit Spezialisten in Deutschland telefoniert, den unser Freund Henning aktiviert hat. Es ist immer gut, verschiedene Meinungen einzuholen. Xavier vom französischen Grand Banks Club reserviert uns einen Platz im alten Hafen von Marseille.

27.9.2011

Am Vormittag Kapitänsrundgang im Ort. Im Zentrum ist Markttag, die engen Straßen sind voll mit Ständen für Lebensmittel, Textilien etc. Dann das Segel gewaschen und vom Salz befreit, die Einwinterung beginnt! Als nächstes verbogenen Stahlstift der Winsch am Baum gerichtet. Am Nachmittag an den Werftgeländen vorbei zu zwei Schwimmbuchten gegangen, sehr schön gelegen, glasklares Wasser. Das gesamte Gebiet südlich des Hafens mit den alten Anlagen soll erneuert und modernisiert werden, die ersten Häuser stehen schon. In La Ciotat gibt es wenig Touristen, es ist eine normale Stadt mit angenehmem Flair.

28.9.2011 In den Vieux Port von Marseille

Unglaublich wie sich die Landschaft wieder mal ändert. Keine grünen Hänge mehr, sondern bis Marseille nur kahle Felsen und Klippen. Erst um das bräunliche Cap de l'Aigle herum, dann fahren wir in die teilweise fjordähnlichen Calangues zwischen Cassis und Marseille. Hier erscheinen alle Stunde die Ausflugsboote aus Marseille, Festmachen geht nur in großen Bojenfeldern, d.h. landschaftlich sehr schön aber keine Ruhe. An der Insel Il de Jarre legen wir noch einmal eine Schwimmpause ein. Dann geht es durch die Passage des Croiselles zwischen Insel und Festland in die Bucht vor Marseille, wo wir im Bootsclub CNTL einen Platz reserviert haben. Das Clubrestaurant hinterlässt einen ansprechenden Eindruck. Wir treffen Louis Morrow vom Grand Banks Club Frankreich, er hatte den Platz besorgt und liegt mit seinem Boot am gleichen Steg uns gegenüber. Am späten Nachmittag erste Runde durch die Gassen von Marseille. Obwohl wir mitten im Zentrum liegen, bleibt die Nacht ruhig.

29.9.2011

Da es hier so viel zu sehen gibt beschließen wir, den Touristenzug "Petit Train" zu nutzen. Die erste Runde geht durch die Altstadt mit Schwergewicht im Viertel Le Panier. Die zweite Runde führt uns erst an der Küstenpromenade im Südteil der Stadt entlang und geht dann zum Wahrzeichen von Marseille, der auf einem hohen Hügel stehenden und die Stadt überragende Kirche Notre-Dame-de-la-Garde. Am Abend die obligatorische Bouillabaisse im Restaurant Miramar, etwas teuer aber gut. Immerhin ist es unser Abschlussessen für die diesjährige Tour vor dem Winterlager.

30.9.2011 Mücken wie in Lappland im Sommer!

Tanken ist angesagt, die Tankstelle liegt passend gleich gegenüber. Daneben liegen Boote von Grenzschutz und Zoll, die lassen es sich dann auch nicht nehmen, unsere Papiere anzuschauen. Alles sehr freundlich und man kann in Ruhe französisch radebrechen. Nach Marseille flacht die Landschaft so weit ab, dass am Schluss eigentlich gar nichts mehr zu sehen ist. Etliche Ölraffinerien, viele Schiffe auf Reede. Zu unserem Winterhafen Port Napoleon geht es dann durch einen in Marschgewässer gegrabenen Kanal, links und rechts stehen die Angler im flachen Wasser. Wir bekommen einen guten Platz für die nächsten Tage, bevor das Boot an Land kommt. Ersten Kontakt mit einer Firma für die anstehenden Reparaturen aufgenommen, Seitenbespannung der Flybridge vom Salz befreit, Öle und Kanister aus dem Heckstauraum hervorgeholt. Dann haben wir wieder einmal die Höhe der Rumbalotte gemessen – diesmal mit Wasserschlauch an der Flybridge und an einer Stange im Bug befestigt. Wieder kommen wir als kritischen Wert auf 3,45 m, damit dürften wir ohne große Probleme durch Frankreich über die Kanäle kommen. Am Abend das erste Mal dem Großangriff der Camargue-Mücken ausgeliefert, da hilft nur Chemie! Auto reserviert, um auch etwas von der Umgebung sehen zu können und schließlich auch den Rückflug für den Kapitän, 15.10. geht es nach Helsinki, die Crew fliegt schon am 8.10.

Abschluss



1.10.2011 Washtag

Am Morgen mit Taxi nach Arles gefahren und Mietwagen abgeholt. 2 Wochen Citroen Picasso 300 €, in Italien hätten wir ihn zu diesem Preis wahrscheinlich 4 Tage bekommen. Dafür sind dann eben die Internetverbindungen in Frankreich um das Vielfache teurer als in Italien. In der Marina gibt es aber ein freies WiFi, was auch gut funktioniert. Die Besitzer der gegenüber liegenden Grand Banks besuchen uns, sie gehören auch zum AMGB, in den nächsten Tagen werden wir zusammen sitzen. Bimini und die restlichen Textilien der Flybridge gewaschen. Stahlrohre Flybridge geputzt. Alle Werkzeuge und Ersatzteile hervorgeholt. Damit hat sich die Rumbalotte nun in ein Arbeitslager verwandelt, Ulla ist nach dem Mittagessen gleich in unser Appartement im Gebäude der Capitainerie gezogen. Ich mache das stückchenweise, bei jedem Gang etwas im Rucksack mit nehmen. Die Socken von den Fendern gezogen; allerdings dauert es eine Weile, bis wir den Verschlussmechanismus im Griff haben. Geräte von der Flybridge abgebaut. MarineService testet unser VHF-System, können ebenfalls keine Probleme feststellen.

2.10.2011 Pumpenantriebscrash

Ölwechsel an der Reihe. Zuerst das Getriebeöl gewechselt, dabei festgestellt, dass beim Steuerbordgetriebe im Verschluss eine Stahlfeder fehlt. Kein großes Problem, aber irgendwo werden wir eine finden. Beim Ölabsaugen des Backbordmotors beginnt der Bohrmaschinenantrieb der Pumpe komische Geräusche von sich zu geben, aber in etwas über einer Stunde sind die 16 l Öl dann abgesaugt. Neuen Ölfilter drauf, Dieselfeinfiler gewechselt, alles ok. Kurz bevor die Steuerbordmaschine abgesaugt ist, stellt die Bohrmaschine den Betrieb ein. Ich glaube, dass die Kohlen gewechselt werden müssen, bzw. vielleicht am Einfachsten eine neue Bohrmaschine besorgt werden muss, kann billiger sein als die Reparatur. Da es heute Sonntag ist, höre ich um 17:00 eben auf. Vorher noch die Schrauben der Reling gekennzeichnet, die neu befestigt werden müssen. Ulla hat am Tag die Fendersocken durch die Waschmaschine laufen lassen, sehen aus wie neu. Wir fahren mit dem Auto an den Strand Napoleon. Links Industrieanlagen, rechts die Camargue mit Marschland, Kanälen und vielen Vögeln. In Port Sant Louis haben wir dann Probleme, am Sonntagabend ein Restaurant zu finden, alles geschlossen. Bei Pizza Yo in einer Seitenstraße gibt es die Rettung.

3.10.2011 Ölwechsel fertig, Reparaturen organisiert

In der Capitainerie vereinbart, dass Rumbalotte am Mittwoch um 16:00 aus dem Wasser genommen wird. Bohrmaschine in das Gestell für die Ölabsauganlage eingesteckt und per Hand so eingeklemmt, dass ich das restliche Öl absaugen konnte, war nicht mehr viel. Dann der ewige Kampf, den Öl- und den Dieselfilter auf der Steuerbordmaschine zu wechseln. Sie liegen hinter dem Motor, man muss teilweise dahinter kriechen und teilweise über den Motor hinweg greifen, um 11:00 war es dann endlich geschafft. Altöl entsorgt und gleichzeitig "neue" = alte Ölkänter mitgenommen, da unsere inzwischen nicht mehr in Ordnung waren. Zinkanoden an den Motoren gewechselt. Am Nachmittag mit MarineService die anstehenden Reparaturen durchgegangen, wir werden alles auf Stundenbasis abwickeln. Morgen um 8:00 kommt der Mechaniker, um 9:00 der Tischler und nach dem Essen der Elektriker. Neue Lautsprecher für die Flybridge bestellt. Die zu leimende Bugkiste abgebaut und mit Kapitänsstuhl zur Tischlerei gebracht. Regis gibt mir Hinweise, die Süßwasserpumpe zu überprüfen, sie müsste 11 l/Minute leisten. Bei uns sind des am Wasserhahn 4 l, direkt am Ausgang der Pumpe gemessen jedoch die normalen 11 l. Dann die Filterpatrone aus dem Filter genommen und erneut am Hahn gemessen und dort auch die 11 l erreicht. Filterpatrone gewechselt, Problem gelöst. Zum Schluss noch den Lärmschutz des Generators abgebaut, damit wir morgen mit dem Mechaniker an alle Komponenten heran kommen.

4.10.2011 Schreiner, Mechaniker, Elektriker

Wieder gewaltiger Morgentau wie auch schon in den letzten Tagen, alles ist nass. Vom Mechaniker, der Punkt 8:00 da sein sollte, ist nichts zu sehen. Ich wollte das Treffen ja eigentlich auf 8:30 verschieben, das ging aber nicht. Er erscheint dann nach dem Mittagessen, dazu später. Während des Wartens von unseren Fliegenfenstern die kaputten Drahtnetze und alle Klammern entfernt. Einige Rahmen müssen wieder geleimt werden. Kurz nach 9:00 erscheint der Schreiner und beginnt, die ausgebrochene Klampe abzubauen, d.h. ein gutes Stück der Seitenwand wird heraus gesägt. Sein Fein-Multimaster (neues Model) ist zu groß, um zwischen Klampe und Deck zu kommen, mein älteres Model hilft weiter. Unser Erstaunen ist groß, als wir feststellen müssen, dass die Klampe nur mit Unterlegscheiben und Muttern befestigt ist und keine Stahlplatte als Verstärkung hinterlegt war. Das Holz an der Stelle ist teilweise etwas feucht! Der Schreiner hatte auch schon die Bugkiste geleimt und den Kapitänsstuhl repariert, die Arbeiten gehen gut voran. Ich bereite die Montage einer neuen Steckdose vor, die vom Inverter Strom bezieht. Einziger Platz ist unter der oberen Treppenstufe in die Bugkabine. Als erstes muss ich die Stufe mit 4 neuen Schrauben befestigen. Dann erscheinen gleichzeitig verspätet der Mechaniker und termingerecht der Elektriker, der muss nun etwas warten. Dem Mechaniker alle Punkte betreffend Motoren und Generator erläutert und gezeigt. Er dichtet eine leckende Leitung (? bin nicht ganz sicher), schaut in den Dieselgroßfilter des qualmenden Backbordmotors, ohne vorher Saugtücher darum zu legen. Also erst einmal ein Schuss Diesel in die Bilge. Wir lassen die Motoren laufen, Endergebnis: diese alten Motoren qualmen gern, man kann eigentlich nichts machen, gefährlich ist es auch nicht, wir kennen die Motoren nicht, Service ist rausgeworfenes Geld. Also lassen wir es eben und verqualmen vorläufig weiter die Umgebung. Dann ist Mechaniker und der Serviceverantwortliche auf einmal wieder weg und alle anderen Punkte sind offen geblieben, keine Ahnung ob hier jemand etwas machen will. Alles andere werden wir nun morgen klären.

Der Elektriker hat sich mit einer nicht funktionierenden Leuchte im Motorraum beschäftigt und will versuchen, einen neuen Schalter aufzutreiben. Dann haben wir gemeinsam die neue Steckdose fertig montiert. Als nächstes Beleuchtung für unseren Kompass im Salon angeschlossen und dann hat er die Instrumentenbeleuchtung auf der Flybridge in Ordnung gebracht. Mit Ulla sind wir am späten Nachmittag nach Martigue in den Baumarkt gefahren und haben eine neue billige Bohrmaschine als Antrieb für unsere Ölwechselfpumpe gekauft.

5.10.2011 Rumbalotte auf dem Trockenen

Pumpenantrieb in das alte Gestell eingebaut. Fliegengitter weiter geleimt. Die Racor-Filter gewechselt, war eine ziemliche Schweinerei, weil unsere Tanks voll sind und Diesel trotz abgeschalteter Leitung weiter lief. Luftfilter des Backbordmotors gereinigt. Neue Leuchte für den Motorraum bestellt, der Schalter der alten war nicht zu reparieren. Getriebeöl gekauft. Mit Metallverarbeiter das Modell unserer PC-Abdeckung angesehen (lies sich gut aus der Pappverpackung der Bohrmaschine machen). Er wird ein Angebot machen, ebenfalls für die Installationsringe unserer Drehzahlinstrumente auf der Flybridge. Mechaniker ist erst morgen wieder da, dann können wir über die weiteren Maßnahmen sprechen.

Nach dem Mittagessen Rumbalotte aufgeräumt, um 16:00 wird sie auf Land gesetzt. Das läuft alles äußerst professionell, die Gestelle sind super. Wir bekommen einen Platz zwischen zwei höheren Segelbooten und sind somit gut gegen die starken Winde im Winter geschützt. Wasser und Strom direkt am Boot. Es steht nur so hoch, dass ich mir eine längere Leiter besorgen muss, um alle Arbeiten erledigen zu können. Ulla lässt unsere Festmacher durch die Waschmaschine laufen, jetzt

sind sie wieder weich. Im Büro ist unser Navigationsprogramm für die Binnenstrecke angekommen, ich bin gespannt, wie es funktioniert. Auch die 40 cm langen "Heringe" zum Festmachen an Kanalufern sind bereits gekommen. Dagegen ist nichts von den bestellten Öltests zu sehen.

6.10.2011 Halbtagsarbeit und Besuch in Beziars

Mit Mechaniker diskutiert über die weiteren Arbeiten, am Montag geht es weiter. Festmacher in Waschmaschine "entsalzt". Motor des Dingis abgebaut und Dingi unter dem Boot verstaut. Die Bewachung an allen Durchlässen entfernt. Ankerkette heruntergelassen, gespült und am Nachmittag zurück hochgezogen. Deck geschrubbt an der Stelle, wo der Bugkasten wieder hin kommt, der zur Zeit in der Werkstatt geleimt wird. Flybridge und Deckaufbauten gewaschen. Scheibenwischermechanismen vom Salz befreit, jetzt funktionieren sie wieder. Navigationsprogramm installiert, so weit alles in Ordnung.

Am Nachmittag sind wir mit dem Auto 3 Stunden nach Beziars gefahren, haben schwedische Freunde Inger und Sören besucht und bei ihnen übernachtet.

7.10.2011 Mistral und Temperatureinbruch

Gegen Mittag sind wir wieder in Port Napoleon. Das Wetter hat total umgeschwenkt, es ist stark windig und die Temperaturen sind 10° gesunken. Bugkiste ist fertig geleimt, der Tischler ist dabei, die Heckklappe wieder zu montieren. An den Seiten der aufgesägten Stelle ist ebenfalls Holz erneuert worden, die Arbeit sieht gut aus. Abdeckung des Dingi in Maschine gewaschen. Dann mit dem neuen Navigationsprogramm gearbeitet. Die AIS-Signale kommen ohne Probleme. Beim GPS dagegen findet das Programm zwar den erforderlichen COM-Port und im NMEA-Netz laufen die Daten, aber die werden vom Programm nicht angezeigt. Schreibe den Lieferanten an.

8.10.2011 Kapitän allein an Bord

Bringen Ulla am Morgen zum Flughafen, Außentemperatur zum Frühstück 10°C!. Auf der Rückfahrt im Baumarkt vorbei gefahren, auch tatsächlich Kunststoffnetze für unsere Fliegen-/Mückenfenster gefunden und diese auf die fertigen Rahmen später montiert. Sie sind besser, als unsere alten Drahtnetze. Der Wind lässt in keiner Weise nach, Blick in Langzeitprognose im Internet zeigt, dass es so bis nächsten Freitag weiter gehen soll. Bei dem starken Wind keine Lust gehabt, das Boot außen zu waschen, außerdem holte irgend jemand die gestern Abend zurecht gelegte Leiter weg. Heck- und Bugkabine aufgeräumt, alles Unnötige wintergerecht verstaut und nach Finnland zu transportierende Sachen aufs Zimmer gebracht. Lieferant des Navigationsprogrammes hat bereits geantwortet. Nach seiner Information sind NMEA-Daten so programmiert, dass sie jeweils nur in einem Programm gezeigt werden können. Das würde allerdings heißen, dass ich unser Hauptdatennetz abschalten müsste. Werde das Thema weiter diskutieren. Zum Abschluss Büchertausch am Regal im Restaurant und noch Sonnenschutz und Hecktürenabdeckung in die Waschmaschine gesteckt.

9.10.2011 Rumpf gereinigt

Flybridgekissen und Festmacher in Bugkabine verstaut. Fender gereinigt, ebenfalls in Bugkabine. Gassystem geschlossen. Rumpf mit italienischem Spezialreiniger gewaschen und hinterher festgestellt, dass der Reiniger am Bug Spuren hinterlassen hat. Also da noch einmal mit Feinschleifmittel ran. Begonnen, die zu reparierenden Teakstellen zu schleifen. Den ganzen Tag lang wieder starker Wind und unglaublich klares Licht mit blauem bis türkisem Himmel. Kurz vor

Sonnenuntergang noch mit dem Auto Richtung Plage Napoleon gefahren und fotografiert, viele Flamingos.

10.10.2011 Der Tag des Mechanikers

Der Tag des Mechanikers – und des immer stärker blasenden Mistral bei wolkenlosem blauem Himmel. Steuerbordmotor mit Reinigungslösung für Einspritzdüsen und Dieselverteilerpumpe laufen lassen. Schwer zu sagen ob er danach weniger gequalmt hat, wir sehen es im Frühjahr. Beide Motoren und Generator gespült und Konservierungsflüssigkeit zugegeben. Impeller der Kühlwasserpumpe am Steuerbordmotor gewechselt. Dichtungsschrauben am internen Kühlsystem des Backbordmotors angezogen, scheint jetzt dicht zu sein. Kühlwasserventile durch längere Bedienung leicht(er)gängig gemacht. Wellenöl der Backbordwelle abgesaugt und neues Öl eingefüllt. Bautenzüge für Gas von Flybridge zum Salon erneuert, morgen wird Feineinstellung gemacht.

Tischler bringt die geleimte Bugkiste, Kapitänsstuhl und reparierte Fliegenfensterrahmen zurück. Meine Montage der Bugkiste dauert eine Weile, bis sie endlich so sitzt wie zuvor. Mit Mechaniker Helfer das Biminiestell für den Winter umgelegt. Randsäume der Abdeckung des Dinghis nähen lassen, umsonst! Elektriker montiert am Nachmittag neue Leuchte neben den Generator. Zwischendurch habe ich immer wieder schlechten Lack abgekratzt, zum Lackieren werde ich bei dem Wind allerdings kaum kommen. Die Fläschchen für die Öltests sind endlich angekommen. Formulare ausgefüllt, morgen gehts damit zur Post. Und schließlich noch einmal Festmacher in die Waschmaschine gesteckt. Für 6 € kommen fast neue Seile heraus! Kurzer Spaziergang im nahe gelegenen Schutzgebiet der Camargue, sah aus wie verkrautete Moore in Finnland.

11.10.2011 Mechaniker fertig

Klappenreparatur geht weiter. Auf der Flybridge die neuen Lautsprecher montiert. Antifoulingarbeiten für das Frühjahr vereinbart. Vom Metallverarbeiter war ein Angebot gekommen, was Regis mir gar nicht weiter geben wollte: 600 € für die PC-Abdeckung und 120 € für zwei Montageringe, der Mensch will wohl schnell reich werden! Auf der Post die Ölproben zum Analysieren aufgegeben. Auf dem Weg dorthin waren endlich einmal auch die Schleuse und die Hebebrücke in Betrieb. Letzte Festmacher durch die Waschmaschine laufen lassen. Mit Mechaniker Bugstrahlruder überprüft, alles in Ordnung. Außenbordmotor gespült und Öl gewechselt. Dann hat er Schrauben am Generator festgezogen, ein leckendes Dieselrohr repariert und die gestern gewechselten Bautenzüge eingestellt. Habe die in der Bilge liegenden Leitungen so hoch wie möglich befestigt, weil wir im nächsten Jahr vielleicht Wasser in die Bilge lassen müssen, um das Boot für die Durchfahrt bei den kritischen Brücken tiefer zu bekommen. Weiter gemacht mit Lack abschleifen. Einige Teile dem Tischler zum Lackieren gegeben. Zum Tagesschluss Fahrräder verstaut und auf der Flybridge Gestell für die Abdeckung aufgestellt.

12.10.2011 Wind, Wind, Wind

Schon am frühen Morgen pfeift der Wind durch die Marina, und so bleibt es bei strahlendem Sonnenschein und wolkenlosem Himmel den ganzen Tag bei heißem "Wüsten"wind. Kühlschranks abgetaut, Log-Geber ausgebaut und gereinigt, Außenbordmotor auf dem Deck über Heckkabine verstaut. Die Stütze für den Mast angebracht. Die Abdeckung des alten Navigations-PC hervorgeholt, der Tischler wird sie mit meinem Material dem neuen PC anpassen. Ebenfalls wechselt er zwei Holzleisten, die vor 2 Jahren in der Türkei statt Teak eingebaut wurden. Im Laufe des Tages bringt er die Glasfibernatten bei der Klappenreparaturstelle an, am späten Nachmittag wird Gelcoat aufgetragen. Kleine Reparatur am Kiel ging gleichzeitig. Bei der Nachkontrolle der

Mechanikerarbeiten festgestellt, dass das Kühlwasser des internen Kühlsystems an der Backbordmaschine doch noch leckt, allein Schrauben anziehen hat nicht geholfen. Nun werde ich während des Winters nach den Dichtungssätzen suchen, wird wohl wieder ein gleiches Abenteuer wie vor 4 Jahren in Flensburg. Wollte ein neues Programm aus dem Internet auf den PC laden, nun streiken 2 USB-Anschlüsse. Unser Navigationsprogramm zeigt keine GPS-Daten. Das dürfte nun damit zusammen hängen, dass NMEA-Daten tatsächlich nur für eine Sichtquelle zur Verfügung stehen, wie der Lieferant des neuen Systems mitgeteilt hatte. Allerdings ging ich davon aus, dass ein System auch immer beliefert wird. Scheint nun aber nicht der Fall zu sein, sondern wenn mehrere Anwendungen auf dem Rechner installiert sind, wird auf keiner davon etwas angezeigt. Morgen wird erneut getestet. Mit dem Dremel-Gerät die zu lackierenden Stellen weiter bearbeitet.

13.10.2011 Software!!

Teak bearbeitet. Mit der Online-Unterstützung von Navigo versucht, das NMEA-Problem zu klären. Nun weiß ich, wie die zu liefernde Nachricht auszusehen hat, Frage ist nur, wo ich die nun her bekomme. Als Folge der Online-Unterstützung spinnt nun mein See-Navigationsprogramm. Der Standort von Rumbalotte wechselt im GPS zwischen Port Napoleon (da sind wir jetzt) und Stockholm (da sind wir mit dem Boot noch nie gewesen). Mit einigen mutigen Versuchen bei den Einstellungen, bekomme ich das wieder in Ordnung. Es ist schon verrückt, dass man bei diesen Software- und Datenthemen zwar eine Menge von Meinungen hört, aber nur selten jemand tatsächlich bis zur endgültigen Lösung dabei ist. Sicherheitshalber habe ich erst mal das Binnen-Navigationsprogramm wieder vom Rechner de-installiert. Am Nachmittag den Mast umgelegt und winterfest gemacht. Während der Happy-Hour des Josephine-Restaurants bei zwei Bier eingehend die Gebrauchsanleitungen für Sounder und GPS studiert, morgen kommt die Umsetzung in die Praxis.

14.10.2011 Ich habe fertig!!

Nach 9 Tagen das erste Mal kein Starkwind mehr, kommt einem schon fast komisch vor. Auto aus dem Gelände gebracht, Bootsschlüssel in der Capitainerie hinterlegt. Auf Basis des gestrigen Studiums der Gebrauchsanleitung versucht, den InSight Sounder zum Laufen zu bekommen. UND ES KLAPPT nach zweijährigem Stillstand. Irgendwie hatte sich ein COM-Port verabschiedet, nun läuft er wieder. Für das nächste Frühjahr steht nun noch die Fehlersuche beim Radar an, das muss eine Leitung nicht den richtigen Kontakt haben. Wassertanks geleert. Vom Mast den Geber für die Wetterdaten abgebaut. Mit dem Mechaniker noch einmal die leckende Kühlwasserdichtung angeschaut und festgelegt, welche Teile wir brauchen. Zwischendurch mal wieder Teakbearbeitung. Dann die Batterien vom Stromkreislauf getrennt, die nächsten sechs Monate müssen sie mit sich selbst zurecht kommen. Die Klampenreparatur wird fertiggestellt, das war uns das Wichtigste. Das Boot alleine abgedeckt, Hilfe nur beim letzten Straffziehen. Noch die letzten Reparaturrechnungen beglichen..... die Saison ist zu Ende, morgen um 8:15 geht es zum Flieger nach Marseille, wo ich den letzten direkten Flug von Blue1 nach Helsinki bekommen habe.