

RUMBALOTTE 2011

Von der Adria ins Rhône-Delta

4. Teil unserer Fahrt „[Mit der Motoryacht um Europa](#)“; detaillierte Information auf der Homepage.

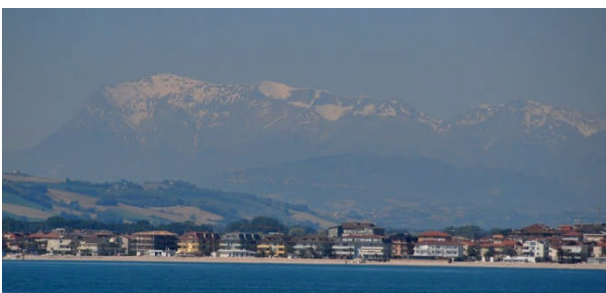


Vorbereitungen

Erstes „Arbeitslager“ vom 3. – 9. April. Ist immer wieder erforderlich, weil ein Teil der versprochenen Arbeiten natürlich nicht gemacht worden ist und ohne persönliche Anwesenheit wohl nie fertig würde. Während des Winters war die kleine Werft an die Marinagesellschaft verkauft worden, was auch einige Probleme mit sich brachte. Größte Herausforderung wird der Navigationscomputer, der sich einfach nicht starten lässt. Zwei Wochen Zwischenspiel in Finnland, Haus und Hof „sommerfest“ gemacht und neuen Navigations-PC besorgt, am alten soll die Grundplatte defekt sein, lässt sich nicht reparieren. Am 25.4. fliege ich wieder nach Ancona, Ulla kommt am 28. nach. Reparaturen sind weiter gegangen und mit laufendem Druck bekommen wir sie fertig. Der Mechaniker hat immer wieder Probleme mit den Kühlwasserpumpen, bei denen er die Dichtungen erneuert hatte. Neuer Computer wird installiert und die Programme werden geladen. Nach einigem Hin und Her funktionieren die Programme, der Flybridge-Monitor allerdings bringt kein helles Bild zu Stande.

Nördliche italienische Adria

Am 7.5. fahren wir trotz einiger ungelöster Probleme mit der Elektronik los.



Bei strahlendem Sonnenschein mit schneebedeckten Bergen im Hintergrund geht es nach Ancona, Besuch auf der Zitadelle. Weiter nach Rimini, wieder Steilküstenabschnitte und höhere Bergzüge. Die erste Sturmwarnung von Radio Rijeka für den Nachmittag, wir wettern den Wind schon

in der großen Marina ab. Bei der Kontrolle der Wasserpumpen stelle ich fest, dass beide Keilriemenköpfe locker sind, Mechaniker löst das Problem am nächsten Morgen. Mit dem Bus Besuch auf dem Felsennest San Marino, beeindruckende Aussichten. Während der Weiterfahrt nach Ravenna läuft der Backbordmotor warm. Erneutes Pumpenproblem, es ist nicht zu fassen. Diesmal finden wir eine professionelle Werkstatt, alle Pumpen werden geprüft, teilweise Dichtungen gewechselt. Zwischendurch schauen wir uns die vielen Mosaiken in Ravenna an. Weiter geht es in die Ausläufer des Po-Deltas. Durch ein Stangenmeer nach Goro und dann um das Delta herum nach „Klein-Venedig“ Chioggia. Im schmutzigen Hafenbecken verstopft sich die Ansaugöffnung der Steuerbordpumpe, allein bekomme ich sie nicht auf, ein Taucher holt dann Büschel von Seegrass heraus. Unter der Backbordpumpe sammelt sich Metallabrieb an, Mechaniker aus Ravenna kommen, bauen die Pumpe aus und bringen sie am nächsten Morgen zurück, ein Zwischenstück wurde eingesetzt. Nun ist tatsächlich „Pumpenruhe“ bis Ende September. In Chioggia stürmt und regnet es bei 11° C, unsere wind- und wasserdichten Freizeitanzüge kommen das erste Mal nach Abfahrt aus Finnland zum Einsatz.



Am 17.5. fahren wir auf der Innenseite der Lagune an den bunten Häusern von Pellestrina über die Insel Malamocco nach Venedig. Es gelingt uns, gegenüber dem Markusplatz beim Segelclub San



Giorgio einen Platz zu bekommen. In 5 Minuten ist man mit der Fähre drüben, herrliche Lage. Der starke Bootsverkehr in der Lagune hält das Wasser den ganzen Tag über am Brodeln, so wie die Stadt von Touristen brodelt. Nächste Station ist Caorle, ruhige Marina an einem Kanal gelegen. Hier bekommen wir einen Elektriker, der es schafft,

die Einstellungen für unseren Navigationsmonitor auf der Flybridge in Ordnung zu bringen. Letzter Hafen an der italienischen Adria wird die Marina San Vito in Grado, die Stadt scheint stark in deutscher und österreichischer Hand zu sein. Im Restaurant La Dinette -direkt an der Lagune gelegen - ausgezeichnetes Abschiedessen von Italien.

Kroatien

Nach kurzer Überfahrt klarieren wir problemlos in Umag ein. Über das schön gelegene Rovinj mit seiner großen Altstadt geht es um die Südspitze Istriens in eine tiefe Bucht zum ruhig gelegenen Pommer. In Rovinj haben wir uns bei HR VIP SIM-Karten für die Internetverbindung gekauft, hat auf der ganzen Strecke gut funktioniert. In Pommer bringt der Elektriker einige schlechte Anschlüsse in Ordnung, verbrennt dabei etwas im Inverter, bekommt ihn aber selbst wieder repariert.



Abends sitzen wir gemütlich im Miramare unter Straßenlaternen von „Hofbräuhaus Traunstein“. Das Dorf duftet nach Jasmin und Pinien. Bei der Überquerung des Rückens nach Otok Cres packt uns der auffrischende Wind von der Seite, in unserem ersten Bojenfeld in der Bucht Maračol liegen wir aber sehr ruhig. Der nächste Tag sieht uns als einziges Boot im 33 nm entfernt liegenden Ist. Vom 175 m hohen Berg über dem Dorf phantastischer Rundblick über die Inselwelt. An Dugi Otok entlang mit Zwischenstopp in Sali und durch die schmale Enge von Prolaz Proversa geht es in die große Bucht Luka Telašćica, wo am Abend nur drei Boote liegen.



Weiter in die kahle Inselwelt der Kornaten, in Vruje legen wir am Restaurant Ante an. Der vom Wirt erwartete Ansturm am Nachmittag trifft nicht ein, wir bleiben die einzigen Gäste. Vom Mount Ante aus guter Blick in die seltsam kahle Landschaft. Einziges Boot sind wir dann am nächsten Tag in der Bucht Stupica auf Zirje nicht mehr. Bis zum Abend haben sich ca. 30 meist Charterboote auf dem Bojenfeld angesammelt, teilweise mit haarsträubenden Anlegemanövern

Nichts ist vorbereitet, jeder gibt Anweisungen, keiner tut etwas, aber interessant!

Bei ruhiger See kommen wir am nächsten Tag erst nach Šibenik und von dort weiter den Fluss hinauf bis an den Stadtkai von Skradin. Die Fahrt erinnert an die Strecke durch das Eiserne Tor auf der Donau. Von hier aus besuchen wir die beeindruckenden Wasserfälle und Stromschnellen im Nationalpark Krka. Am Abend Treffen mit einem ehemaligen Mitarbeiter, der gerade Urlaub in der Nähe macht. Den zweiten Nachmittag verbringen wir direkt gegenüber unserem Liegeplatz in der urigen Weinstube mit Rotwein, Käse und dalmatinischem Schinken, ausgezeichnet.



Von Skradin fahren wir an Primošten vorbei direkt bis Trogir. Erstes von vielen folgenden Nachmittagsgewittern über den hohen Bergen hinter der Stadt. Die Glocken der vielen Kirchen läuten regelmäßig und geben der schönen Kulisse der Stadt einen eigenen Klang. Von Trogir kommen wir an Solta und Brač vorbei nach Hvar. Vor Stari Grad machen wir mit dem neuen Anker drei erfolgreiche Ankerversuche in den kleinen Buchten von Luka Tiha. Der Törnführer mit seinen Hinweisen auf „teilweise“ schlechten Ankergrund schien Recht zu haben. Erst in der Badebucht Luka Zavala klappt es dann.

Wir genießen den Abend in der grünen Natur. Am 4.6. fahren wir an der Küste von Hvar entlang nach Vis. wo wir auf der Ostseite der Bucht bei Kut vor der Kirche anlegen. Das war unser erstes Anlegen an einer Mooringline ohne Hilfe. Am Abend kommen die Kroaten in der nahen Konaba in Fahrt und geben noch eine Stunde lang eine Gesangsvorstellung.

Für die folgende 30 Meilen Fahrt über meist offene See nach Lavasto fahren wir früh los. Diesmal bläst es aber weniger als der Wetterbericht vorher gesagt hat, bleibt bei 4 Bft. Das Augusta in der Bucht Zaklopatica macht einen toten Eindruck, also legen wir beim geschäftigen Triton an.

Freundlicher Empfang und nette Bedienung, ausgezeichnete Infrastruktur. Mit dem Fahrrad nach Lavasto Ort gefahren (sprich: bergauf viel geschoben), am Bankautomaten den Kuna-Vorrat vervollständigt und dann auf die Festung über dem Ort geklettert, um die Aussicht zu genießen.

Auf der Fahrt nach Korčula begegnen uns außer einigen Delfinen die ersten Boote erst kurz vor der Marina. Korčula liegt wunderschön vor den Bergen der Pelješak-Halbinsel, man erfreut sich an Landschaft und Umgebung. Bei



unserer Ankunft ist die ziemlich enge Marina fast leer, am Abend gibt es keine freien Plätze mehr. Das gemietete Auto am nächsten Tag macht Probleme, bis nach vielem Telefonieren das Abstellen der Klima-Anlage den Motor

endlich rund laufen lässt. 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 an seinem Boot hängt; frischer geht es nicht. Schwimmen in der wunderschönen Bucht Pupnatska Luka.

Der Wind der letzten beiden Tage hat auf dem Weg nach Mljet langgezogene Wellen hinterlassen. Am Abend ist die Polace-Bucht wieder voll, heute muss der erste Lobster dran glauben!



Mit dem Ziel Dubrovnik fahren wir zwischen Mljet und Peljesac entlang, wechseln dann auf die Ostseite von Sipan bis Dubrovnik. Die Marina liegt eingerahmt von hohen Bergen am Fluss Dubrovacka. Wir besuchen die sehenswerte Altstadt, wo man den Rundgang auf der ca. 2 km langen Stadtmauer auf keinen Fall versäumen sollte. Nur von den anderen hunderten Touristen darf man sich nicht stören lassen. Am Abend laufen in der Marina die Charterboote zum Crew-Wechsel ein, ein mächtiges Gedränge!

Wir umrunden die Halbinsel mit der Stadt Dubrovnik und werfen noch einen Blick von Seeseite her zur Stadtmauer und in den alten Hafen. Dann geht es geradewegs in den Hafen von Cavtat, wo wir den letzten nicht reservierten Platz bekommen. Spaziergang um die Halbinsel, viele große Pinien, kleine Felsbuchten zum Schwimmen, Blick auf Dubrovnik im Norden. Ein schöner Platz für den Abschluss in Kroatien.

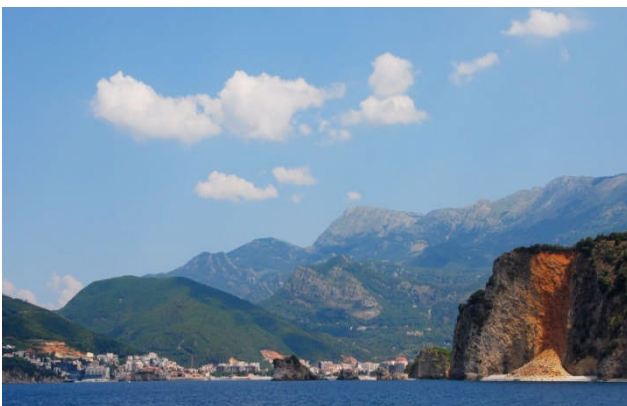
Zusammenfassend hat es uns in Kroatien gut gefallen. Aufgrund vieler Diskussionen hatten wir negative Erfahrungen erwartet. Die Menschen waren freundlich und sprachkundig, tolle Landschaften, die Marinas waren ausgezeichnet, sauber und gut organisiert (bis auf Internetverbindungen, diese Nichtleistung 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

Vor unserer Abfahrt treffen wir noch Achim und Nina. Achim hatten wir auf dem Wetterseminar des Mittelmeer Skipper Clubs kennen gelernt. Sie warten auf ihr Boot und in der Praxis sind wir dann große Teile der Strecke Montenegro-Albanien gemeinsam gefahren. Montenegro begrüßt uns beim Einklarieren in Herceg Novi mit schwarzen Wolken über den Bergen – kein Wunder bei dem Namen – und einem kräftigen Platzregen. Wir gehen über Nacht in den Stadthafen von Herceg Novi. Der Ort zieht sich am steilen Hang bis zur Festung Kanli Kula hoch, von wo man gute Sicht auf die gesamte Bucht hat. Den zweiten Regen lassen wir bei Eiskaffee und Cappuccino unter großen Sonnenschirmen (!) über uns ergehen und am Abend ausgezeichnetes Essen und lokaler Rotwein im Tri Lipe.

Sonniger Morgen, ideales Wetter für die Fahrt durch den Fjord von Kotor. Berauschende Landschaften. Im Stadthafen von Kotor legen wir direkt vor den Marktständen an. Vor dem Ort ankern große Kreuzfahrtschiffe, die Schäfchengruppen werden durch den Ort geschoben. Kapitän lässt es sich nicht nehmen und steigt am Nachmittag zur Festung Sveti Ivan hoch, super Blick auf das Becken von Kotor. Obwohl wir direkt neben der Straße liegen, bleibt es in der Nacht ruhig. Am nächsten Morgen fahren wir noch einige Buchten aus und gehen dann in die nur nach Süden offene Bucht Dobra Luka. Über Nacht sind wir allein. Von hier aus fahren wir direkt nach Bar zum Ausklarieren. Hohe Berge die ganze Küste entlang, einige kleine Inseln und mehrere schöne Buchten. Ein Clubmitglied bietet uns seinen zweiten Liegeplatz an. Das ursprüngliche Bar liegt als Ruinenstadt 4 km entfernt, phantastische Lage mit Blick in die hohen Berge und runter zum Meer. Gemeinsames Abendessen mit Nina und Achim, die inzwischen auch angekommen sind.



Albanien

Das Ausklariere von Montenegro machen wir gemeinsam mit Achim, es wird zu einer Supershow der Bürokratie. Von einer Stelle zur anderen, Stempel, Papiere, Kopien, nicht funktionierende Kopiermaschinen, also neu schreiben; aber nach 2 Stunden haben wir es geschafft. Kurz vor unserer Ankunft im ersten albanischen Hafen Shengjin donnert und blitzt es wieder über den Bergen, wir werden verschont. In Shengjin legen wir an einem freien Platz an und suchen dann den Hafenmeister. Begrüßt werden wir bald mit den Worten "Guten Tag, ich bin ihr Agent". Aha! Ohne Agent geht also nichts, der wickelt alles ab und bekommt dafür 80 €, davon erhält der Hafenmeister 1 €. Wo der Rest bleibt, ist unklar. Allerdings muss ja auch der Mercedes des Agenten bezahlt werden. An unserem Liegeplatz können wir nicht bleiben, ein großes Fischerboot wird erwartet. Hafenmeister und Polizei finden schließlich für uns einen Platz, später kommt Achim mit der Yassou zu uns ins Päckchen. Die Hauptstraße des Ortes ist in schlechter Verfassung, die Strandseite bestückt mit neuen, gut gepflegten Hotelanlagen, viel Betrieb. Von den vielen Bankautomaten funktioniert der letzte. Im Vodafone-Shop prepaid-stick für Internet gekauft. Abends essen wir gut im San Giovanni. Der italienische Einfluss ist überall sichtbar.



Vor dem Abfahren erhalten wir einen Schein mit dem Tagesziel Durres. Unterwegs ändert sich die Wasserfarbe von dunkelblau in helles Türkis. Unter dem Kap Bishti i Palles ankern wir zum Schwimmen und Duschen. Am Ufer ein kleiner Hafen, der sich beim Weiterfahren als Militärfhafen entpuppt. Die Bucht ist gespickt mit kleinen Betonbunkern, das gesamte Kap durchsiebt mit Festungsanlagen.



Im größten Hafen des Landes, Durres, versuchen wir den Agenten zu um- und direkt zum Hafenmeister zu gehen. Fehlanzeige: der Hafenmeister hat den Agenten beauftragt, die Freizeitboote abzuwickeln. Gepflegtes Stadtzentrum und Uferpromenade, viele Cafés. Gut und ausgezeichnet gegessen. Inzwischen hat der Agent uns schon den Schein für die Weiterfahrt in die Tür gesteckt. Die albanische Küste hat kaum geschützte Buchten. Heute haben wir 60

Meilen vor uns bis zur einzigen Marina des Landes, Orikum, italienisch geführt. Flache Buchten lösen die anfänglichen Gebirgszüge ab.

Die Marina am Süden der Vlores-Bucht liegt vor einer wunderschönen Bergkulisse, wenig Boote, Infrastruktur einschließlich WLAN in Ordnung. Der Weg zum nahe gelegenen Restaurant und zurück wird zum Horror-Erlebnis. Kein Fußweg, keine Beleuchtung und die Albaner fahren, als ob sie ihr Gehirn abgegeben hätten. Achim und Nina machen einen zweitägigen Ausflug mit dem Auto, wir legen normalen Ruhetag mit Aufräumen und Putzen ein.



Aus dem Süden schieben sich Wolken fließend über die Berge im Westen der Bucht, draußen geht ein harter Wind. Mit einem Israeliten, der hier eine Fischfarm leitet, fahre ich nach Vlores. Die gesamte Bucht entlang gibt es kleine Hotels und Badebuchten, viele Restaurants. Vlores hat eine lange und breite Hauptstraße mit allen erforderlichen Geschäften. Abends gehen wir Fleisch essen. D.h. so steht es auf der Speisekarte, gibt es aber nicht, sondern nur Fisch. Man muss eben flexibel ein. Inzwischen hat der Südwind auf NW gedreht und bläst in die Bucht hinein, wir bleiben noch einen Tag. Einkäufe im nahe gelegenen Ort Orikum. Nina und Achim kommen am Abend erschöpft zurück, 800 km über mit Löchern gesiebte Straßen liegen hinter ihnen.

Am 21.6. früh los und aus der Bucht hinaus nach Süden. Am Kap 5 Bft, die sich aber schnell legen. Die Küste ist vollkommen unbewohnt, keine Häuser, Straßen, Tiere, nicht einmal Bunker. Grasbewachsene Felshänge mit nur vereinzeltem Baumbestand steigen direkt aus dem Meer auf 600 – 800 m Höhe. Erst kurz vor Himara treten die Berge weiter in den Hintergrund, erreichen dort dann aber Höhen von 2000 m. Die Sandbuchten sind leer.

In der Bucht Palermo ankern wir hinter einer kleinen runden Halbinsel, auf der eine Festung steht. Glasklares Wasser, eine einfache Wirtschaft, am Ufer einige Touristen und Kühe. Berauscher salbeiähnlicher Duft. Mit Nina und Achim verprassen wir am Abend unsere letzten LEK. Am Morgen schauen wir uns noch die Festung an, dann trennen sich unsere Wege. Die beiden fahren weiter nach Griechenland, wir über die griechische Insel Erikoussa nach Süditalien.



Nach 2 Stunden kommen wir auf Erikoussa an. Hier waren wir schon im letzten Jahr, man fühlt sich wie zu Hause. Jetzt liegen hier aber viel mehr Boote als im Herbst. Schwimmen und Vorbereitungen für die Strecken in Italien.

Südspitze Italien



Nach sieben Stunden kommen wir am nächsten Tag mit Sichtung von drei Segelbooten und einer Schildkröte in Santa Maria di Leuca an. Vor dem Felskap treffen das adriatische und das ionische Meer aufeinander, oben Kirche Santa Maria de Finibus Terrae (.. am Ende der Welt). Hinauf führen die Treppen des von Mussolini erbauten zeremoniellen Tores nach Italien.

Die nächsten Tage herrscht starker Wind mit 5 – 7 Bft, wir bleiben im Hafen. Vodafone-Sticks für Italien besorgt, Papierarbeiten, Internet. Santa Maria di Leuca ist ein reiner Ferienort, am Wochenende großer Markt auf der Uferpromenade.

Wir trotzen den Wettervorhersagen und machen uns am 27.6. auf den Weg nach Gallipoli. Anfänglich 4-5 Bft, später dann auffrischend auf 6-7 Bft. Schöne Anfahrt auf Gallipoli, die Altstadt liegt auf einer runden Insel und ist mit der Neustadt mit einem breiten Damm verbunden. Die Einfahrt in den Hafen bei dem Wind aus NW wird spannend, Törnführer nicht klar. Kurzerhand legen wir an der Innenseite der Mole hinter einem großen Segelboot an und in Kürze haben wir dann schon den ersten Uniformierten bei uns. Hier müssen wir weg in eine der Marinas, auf die voll der Wind steht. Wir bekommen keine Funkverbindung; aber schließlich kommt ein Boot und zeigt uns den Weg zum Platz am Ende eines Schwimmsteiges. Trotz Wind und Wellen gelingt uns eine Superanlandung, muss ja auch mal sein.



Mit dem örtlichen Vodafone-Shop klären wir in mehreren Besuchen, welcher Stick welchen Landes mit welchem PC und welchem Betriebssystem arbeitet und welcher nicht. Irgendwann klappt es dann und wir sind beide mit Internetverbindungen versorgt. Die Altstadt besteht aus einer Unmenge von kleinen Gassen, gefällt uns sehr gut.



Am 30.6. überqueren wir bei ruhigem Wetter den Golf von Taranto zur Marina Cariati. Geheimtipp: neuer Hafen, viel Platz, sehr gut geschützt. Treffen dort das deutsche Boot Rosita mit Rosita und Dieter, sie haben hier den Winter verbracht. Weiter geht es nach Crotona. Der Küstenstreifen ist nur wenig besiedelt.

Auch in Crotona viel Platz. Über dem Hafen tront eine Bastion, die eigentliche Altstadt liegt dahinter. Der Weg dorthin lohnt sich. Um das Kap Rizzuto herum, Schwimmpause an einer der ausliegenden Ankerbojen. Von dort ist es nur noch eine kurze Strecke nach Le Castella. Der Fischerhafen ist voll, in der kleinen Marina finden wir noch einen Platz. Das imposante Kastell besucht. Später laufen zwei österreichische Motorboote ein, eines hat Probleme mit der Motorkühlung bzw. der



Temperaturanzeige. Mit einigem Organisieren finden wir für die beiden noch einen Platz. Der steife Wind am Abend hat sich gelegt, wir überqueren den windberüchtigten Golf von Squillace direkt zum Hafen Rocella. Die Österreicher überholen uns nach 2 Stunden, wir treffen sie in der Marina wieder. Die Küste ist wieder hügelig mit schönen Farbenspielen. Vor der Marina muss eine flache Sandbank weit umfahren werden. Die Marina ist groß mit hauptsächlich italienischen Festliegern. Strom und Wasser funktionieren nicht, dafür übersieht uns der Hafenmeister beim Abkassieren. Am Abend wird hier Meterpizza gegessen, jeder bekommt 50 cm. Interessant, aber nicht gerade der größte Genuss.





Sizilien und liparische Inseln

Von Rocella fahren wir 70 Meilen direkt nach Riposto unter dem Ätna. Bis auf eine Stunde NW-Wind in der Mitte der Straße von Messina ruhiges Wetter. Die beiden Wiener Boote, Donna Anna und Prisca, kommen fast gleichzeitig an. Den Abend verbringen wir lustig im Aragosta. Am nächsten Tag neues CD-Radio besorgt, in das alte war irgendwie Wasser eingedrungen. Am 6.7. dann Besuch auf dem Ätna, der aber leider in Wolken verhüllt ist.



Weiter geht es die Straße von Messina nach Norden. Bis Taormina ist es eine Schaukelpartie, dann wird es ruhiger. Im Hafen von Messina liegen wir ausgezeichnet, die Stadt selbst hat nicht viel zu bieten. Um die Nordostspitze Siziliens geht es nach Milazzo – unterwegs viele Schwertfischboote mit ihren hohen Ausguckmasten und langen Nasen – dann weiter nach Capo d’Orlando. Der Hafen ist uns zu flach, wir ankern vor dem Kap, bis es am Nachmittag stark schwellig wird.

Nach einer guten Stunde kommen wir zum Hafen Sant’Agata di Militello und ankern dort. Die Küste ist die ganze Zeit gebirgig, auf den Bergspitzen kleine Ortschaften. Straßen gehen durch Tunnel und über Brücken, die vielen Kaps sind riesige Felsbrocken, auf dem ein Leuchtturm steht und sich die Ortschaften unten an den Felsen drücken. Da es windig werden soll, fahren wir am nächsten Tag bis Palermo. Großer Hafen, das Wasser ist schmutzig und stinkt in der feuchten Hitze. Die Stadt ist teilweise verfallen, andere Teile machen einen ganz normalen und interessanten Eindruck.



Von Palermo fahren wir nach Norden zur Insel Ustica, wo wir im Minihafen einen Platz bekommen. Der Ort zieht sich im Halbrund den Hang hinter dem Hafen hinauf. Treppen führen ins Zentrum zu einem großen Platz mit Bars, Restaurants und Geschäften. Weiter



nach Osten nach Alicudi mit seinen imposanten Felsstrukturen und an der Felsnadel La Canna vorbei zum Ankern vor dem Capo Graziano auf Filicudi. Auf der Fahrt sahen wir einen Wal und gerieten auf einmal weniger erfreulich in eine große Öl- und Diesellake.

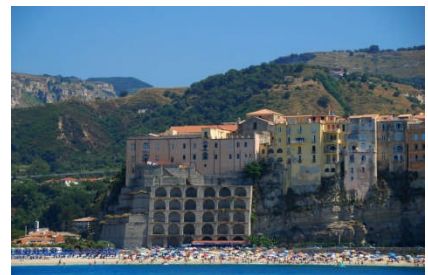
Der nächste Tag führt mit Zwischenaufenthalt über kristallklarem Wasser unter dem Ort Pollara am Kap Punta Perciato um die Nordwestspitze von Salina herum. Wir ankern südlich vom Hafen, störender Schwell. Von Salina aus sehen wir uns erst einmal die Nordspitze von Vulcano in Porto die Polente mit phantastischem Blick auf den großen Krater an, dann fahren wir weiter nach Lipari in die Marina Pignataro. Hier bekomme ich meinen immer wieder streikenden Landstromanschluss repariert. Die Stadt ist einen Besuch wert, besonders das Museum. Am 16.7. gehen wir nach Panarea in die Bucht Cala Zimmari. Viel Betrieb, aber am späten Nachmittag wird es ruhig. Westlich der Bucht das Kap Milazzese und die tief geschnittene Felsbucht Cala Junco. Auf der Insel viele schöne Villen, Transportmittel sind elektrobetriebene „Golfautos“.



Westküste und Inseln Italien



Von Panarea aus umrunden wir die Vulkaninsel Stromboli, in der Nähe haben wir magnetische Störungen auf unseren Geräten. Dann weiter an die Küste nach Tropea. Der lebhafteste Ort liegt auf hohen



Felsen, 200 Treppenstufen führen hinauf. Unter den Klippen viele Badebuchten, klares Wasser. Von Tropea fahren wir 80 Meilen nach Maratea - zwischendurch gibt es auch keine vernünftigen Anlegestellen – um dort den vorhergesagten Wind der nächsten Tage abzuwarten.



Der Hafen ist eingerahmt von Felswänden mit kleinen Grotten, mehrere Restaurants direkt in der Nähe. Über dem Hafen tront auf dem Monte Biogio eine 21 m hohe Erlöserstatue. Wir mieten uns ein Auto und fahren in den folgenden 2 Tagen durch die einsamen Landschaften in den Bergen der Basilikata. Am 22.7. überqueren wir den Golf von Policastro, umrunden das Kap Palinuro und fahren in den Hafen Agripoli. Ähnlich wie in Tropea liegt der Ort auf einem Felsen, es ist mal wieder Klettern zum

Abendessen angesagt. Als Standardpreis für eine Nacht haben sich die Italiener stolze 80 € ausgedacht. Die nächsten zwei Tage liegen wir in Salerno. In der Stadt viele etwas protzige Gebäude aus der Mussolinizeit. Wind, Regen und zeitweise Gewitter. Im Hafen starker Schwell, der an den Festmachern reißt. Neben uns kommt später das deutsche Segelboot Amelie, wir hatten es schon in der Straße von Messina gesehen. Renate und Günter treffen wir in den nächsten Tagen dann immer wieder



Vorbei an einer Modelleisenbahnlandschaft – Häfen, Städte, Berge, Tunnel, Brücken auf kleinem Raum – fahren wir nach Amalfi und ergattern auch einen Platz im kleinen Hafen. Starker Ausflug- und Fährverkehr mit dem damit verbundenen Schwell, dafür eine sehr schöne Lage. Das Zentrum wimmelt von Touristen. Am nächsten morgen tritt der Kapitän unachtsam auf die Landebrücke, die löst sich aus der Halterung und wir landen gemeinsam im Wasser. Nun wissen wir, dass die Brücke schwimmt. Bis auf einige Abschürfungen und leicht verrenkten Nacken habe auch ich es überstanden. Wir fahren Richtung Capri, wo wir am morgen telefonisch einen Platz reserviert hatten. Als wir dort ankommen, will keiner davon etwas wissen. Im Hafen ist es hektisch, die Leute sind unfreundlich, wir verabschieden uns und finden im Golf von Neapel in der Marina di Cassano freundliche Aufnahme. Gegenüber liegen der Vesuv und Neapel, zum Ort steigt man die Treppen durch eine enge Schlucht empor. Von hier geht es auf die kleine Insel Procida, die vom



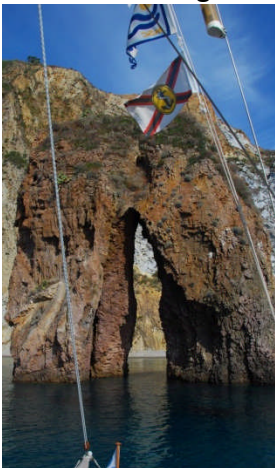
Massentourismus verschont geblieben ist, Italien pur. Von Procida wollen wir direkt zu den Pontinischen Inseln, zuerst nach Ventotene. Auf Ischia fahren wir kurz in den kreisrunden Stadthafen, ein ehemaliger Krater, der zum Meer durchstoßen wurde. Über Ischia hängen schwere Wolken, dann rollt bei der Weiterfahrt von Westen eine dunkle Gewitterfront heran. Wir machen kehrt und fahren in die Marina Casamicciola. Beim Anlegen gehen Sturm und Platzregen los, dann folgt stundenlanges Gewitter und Regen. Abends kurzer Ausflug

nach Ischia Stadt, wo wir im Vodafone-Shop mal wieder Probleme lösen können. Am folgenden Morgen dann die Fahrt nach Ventotene.

Ein Pilotboot kommt uns entgegen und wir können im alten römischen Galerenhafen anlegen, äußerst geschützt und sehr interessante Umgebung. Hafen, Poller, Lagerräume sind in den weichen Fels „gekratzt“. Am Abend Supperessen auf der Amelie, die in der Nachbarbucht liegt. Das Inselhüpfen geht weiter, heute nach Ponza. Schon von weitem sieht man die weißen Tuffsteinklippen. In der Bucht Cala Inferno liegen ca. 70 Boote, am Abend bleiben 7 übrig.



Wir verlegen uns noch etwas tiefer in die Bucht und haben eine phantastische Landschaft um uns. Rechts die Hänge mit weißen, gelben und braunen Felsformationen. Davor steht ein felsener

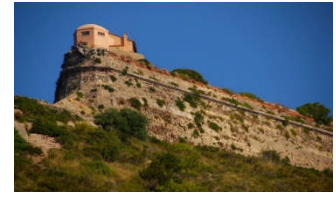


Triumphbogen im Meer. Links eine kleine Insel und geradeaus der Blick auf den Ort Ponza, wo sich wohl 200 Boote drängen. Bei der Weiterfahrt umrunden wir die gesamte Insel, steuern dann zurück zum Festland, um in der Marina San Felice am Kap Circeo zu bleiben. Das hohe Kap hebt sich klar gegen das umliegende flache Land ab, man glaubt, eine Insel vor sich zu haben. In der Marina bekommen wir keinen Platz und fahren weiter in die große Marina von Nettuno. Enge Gassen in der Altstadt, leider viel mit weniger schönen Graffiti verschmiert. Mit Amelie gemütliches Essen auf einem kleinen Platz. Hinter Nettuno wird die Küste flach, meistens bebaut. Nach 3 Stunden sind wir in Ostia in der Marina Porto di Roma. Preis nur noch 55€, kein Touristengebiet! Nach einem Pausentag geht es an der Tibermündung vorbei nach Norden. Die Industriestadt

Civitavecchia lassen wir aus, es geht weiter zum Berg Monte Agentario. In der Marina Cala Galera bekommen wir dort schnell unseren vorab reservierten Platz. Dafür dürfen wir dann 150 € auf den Tisch legen. Es lässt sich nicht ganz verhindern, dass man sich an der Nase herumgeführt fühlt. Den Grossteil des Geldes streicht der Agent ein, der die Plätze vermietet. Zufällig sehe ich, dass unter der Heckklappe auf der Steuerbordseite der Glasfiberrumpf angerissen ist und zwei der 4 Schrauben locker sind. Das muss in Salerno oder Amalfi geschehen sein, wo wir lange im stark

ruckenden Schwell lagen. Klampe wird nicht mehr benutzt, wir können das mit langen Festmachern von der Mittelklampe kompensieren.

Beim Abfahren treffen wir nun zum letzten Mal Günter, der in einer Bucht ankert. Dann geht es im Morgenlicht am Monte Agentario mit seinen Felsen und Burgen vorbei zur Insel Giannutri. In der Bucht Cala Schiavone ankern wir auf 20 m Wasser. Während des Tages viele Besucher vom Festland, am Abend wird es wie gewöhnlich angenehm ruhig.



Am nächsten Morgen sind Luft und Boote taudurchtränkt, schwere Wolken hängen über der Insel, dichter Nebel zieht auf. Gegen Mittag lichtet er sich etwas, wir fahren los in Richtung Giglio. Der Hafen ist voll, keine Möglichkeiten. Die gut geschützte Bucht Seno di Campese ist mit Booten überfüllt, das macht uns keinen Spaß, wir fahren weiter zum Festland in die Marina Punta Ala. Sie ist teil einer großen

Ferienanlage, die Umgebung ansonsten weite Pinienwälder, jede Menge Geschäfte und Restaurants, alles macht einen guten und gepflegten Eindruck. Am nächsten Tag bekommen wir Besuch von litauischen Freunden, die gerade in der Toskana Urlaub machen.



Am 8.8. setzen wir nach Elba über. Die Insel ist in Dunst gehüllt. Wir ankern in der Cala Nuova vor kleinen Stränden und pinienbestandenen Berghängen. Da der Wetterbericht für die Nacht und den nächsten Tag stärkere Winde aus N/NW verspricht, verlegen wir uns am Abend noch in die Cala di Mola vor dem Hafen von Porto Azzuro. Hier brauchen wir nicht alleine zu sein, wir zählen 150 Nachbarn.

Von Porto Azzuro fahren wir zum Hauptort Port Ferraio. Reservierungen für so kleine Boote werden dort nicht entgegen genommen, aber mit etwas Warten bekommen wir einen Platz für eine Nacht. Über dem Hafen zieht sich innerhalb einer riesigen Festungsanlage die Altstadt entlang. Gehe die gesamte Anlage ab, wunderbare Blicke auf den Hafen und zur offenen See, Porto Ferraio lohnt sich!



In der nächsten Marina, Marciana, gibt es auch keinen Platz. Es ist Haupturlaubsaison in Italien und Frankreich, und das spürt man. Wir umrunden die Insel und gehen auf der Südseite in die Ankerbucht vor Fetovaia, sehr schön. Gegenüber im Süden schauen wir auf die Insel Monte Christo, allerdings darf man dort nicht hin. Um Mitternacht gibt es in der Nachbarbucht ein großes Feuerwerk, schöne Zwischeneinlage. Die Umrundung von Elba war ein optischer Genuss. Berge, Felsen, kleine Buchten, sehr grün und relativ viele geschützte Plätze auf kleinem Raum.

Korsika (1)

Fetovaia war zwar sehr schön, aber von 2:00 Uhr an lief Schwell in die Bucht. Zum Frühstück verlegen wir uns in die nächste Bucht, dann fahren wir direkt nach Bastia auf Korsika. Im alten Hafen finden wir keinen ruhigen Platz, weiter nach Port Toga. Hier liegen wir 4 Tage, bis Kirsi und Juuso zu Besuch kommen. Bastia gefällt uns sehr gut, Lieblingsrestaurant wird La Table du Marché, ruhig gelegen, ausgezeichneter Service und Qualität. Wir erkunden die Altstadt einschließlich der Zitadelle über dem alten Hafen in mehreren Spaziergängen, gehen zum Friseur, besorgen uns französische Internetverbindungen und lassen die Bremsen meines Fahrrads in Ordnung bringen.



Am 15.8. geht es nun an der Ostküste Richtung Süden. Lange Sandstrände vor grünen Bergen bis zur Marina Taverna. Neben der Marina Möglichkeit zum Schwimmen im klaren Wasser. Weiter geht es an endlosen Stränden entlang. Zwischenstopp vor einem Militärgelände. In den Hügeln fahren Panzer, den nahen Strand haben Nudisten beschlagnahmt. In der Marina Port de Solenzara liegen wir wieder sehr ruhig vor hohen Bergen im Hintergrund. Hier merkt man nichts von der

Urlaubssaison. Am nächsten Tag auf dem Weg nach Porto Vecchio kann man sich an der Landschaft nicht satt sehen. Hohe Felsgebirge, davor bewaldete Hänge, Sandstrände und Buchten mit kristallklarem blauem Wasser. Trotz einiger Sprachprobleme bekommen wir in der Marina relativ schnell einen Platz. Gegen Abend wird es dann richtig voll. Uns wundert es, dass das Personal beim Anlegen keine Hilfe gibt, teilweise geht es recht chaotisch vor. So etwas haben wir während der vergangenen 4 Jahre nirgends erlebt. Die Ortschaft liegt in den Mauern einer Zitadelle auf dem Hügel über dem Hafen. Sicherheitshalber reservieren wir uns einen Tisch, es ist gerammelt voll.

Kirsi und Juuso fliegen wieder ab, wir räumen das Boot auf und schauen immer wieder, wenn ein Boot ablegt oder ankommt. Und dann geschieht es natürlich trotzdem. Ein Charterboot kommt nicht in die ihm zugewiesene enge Lücke, versucht rückwärts rauszufahren, liegt bald quer und bricht unsere Bugflaggenstange. Erst meinen sie, wir sollten das mit ihrer Versicherung klären, dem wir natürlich widersprechen. Schließlich telefonieren sie mit ihrem Vercharterer und ersetzen uns den Schaden vor Ort. Gut dass man Internetverbindung hat und sich die Originalteile und Preise auf den Bildschirm holen kann!

Am Abend schiebt sich noch irgendwie ein italienisches Motorboot neben uns. Gemeinsam planen wir, wie und in welcher Reihenfolge wir am nächsten Morgen hier alle rauskommen. Zuerst ziehen wir ein Motorboot an Leinen ins Fahrwasser, dann ein Segelboot. Nun kann der Italiener vorsichtig mit Motorkraft abfahren und für uns bleibt als Letzter schon reichlich Platz. Auf dem Weg zu den

Inseln fahren wir einige Buchten ab. Boote schießen ohne jegliche Rücksichtnahme in alle Richtungen, beste Leistung bringt ein großes Motorboot, welches 5 m an uns entfernt vorbei donnert und uns eine anständige Salzwasserdusche serviert, unglaublich.



Wir steuern zuerst die Lavezzi-Insel an, eine bizarre Ansammlung von Steinen. Die erlaubten Ankerbuchten sind gut gekennzeichnet, aber voll. Platz finden wir dann auf der Nebeninsel Cavallo mit ähnlicher Landschaft. erinnert stark an die Ålandinseln zwischen Finnland und Schweden.

Sardinien

Nach vielem Überlegen, Kartenwälzen und Kalenderarbeit beschließen wir, die geplante Umrundung von Sardinien zu machen. Wir hoffen, dass das Wetter mitspielt und nicht zu lange Zwangspausen kommen. Wir veranschlagen 20 Tage.

Von Cavallo steuern wir bei ruhiger See Capo Testa an, auch hier gewaltige bizarre Steinansammlungen. Weiter geht es an der hügeligen Küste entlang nach Castelsardo. Die farbenfrohe Stadt zieht sich – wie auch sonst – die Hänge zum Kastell hoch. Der Hafen ist großzügig angelegt, viel Platz. Krönung des ersten Tages im Il Cormorano bei Hummer und sardischen Weißwein. Bevor es weiter geht tauschen wir mal wieder mit einem deutschen Segelboot Bücher.



Dann geht es quer über den Golf von Asinara zum Haupt“ort“ der Inseln, Cala Reale. Hier liegen Bojen aus, ich hatte eine vorab reserviert. Die Anfahrsstrecken sind klar festgelegt. Die Insel war über ein Jahrhundert zuerst Quarantänestation, dann Kriegsgefangenenlager und endlich Hochsicherheitsgefängnis. An Land sind außer vielen verfallenen und einigen renovierten Gebäuden nur Buschwerk und die berühmten weißen Esel von Asinara zu sehen oder zu hören. Nach einer ruhigen Nacht steuern wir durch die enge Fornelli-Durchfahrt zwischen Asinara und Sardinien, dann geht es an der Westküste gen Süden. Leicht hügelig, immer wieder kleine Sandbuchten, kaum Häuser zu sehen. An einer ehemaligen Bergwerksiedlung vorbei kommen wir in die weite Bucht von Porto Ferro. Felsen, Dünen, Pineta und Maccia, mehrere Sarazener Wachtürme, die man immer wieder auf Sardinien sieht. Hier hatten wir uns mit Raimund aus dem Mittelmeer Skipper Club verabredet, er kam von Alghero. Verbringen auf seinem Boot einige nette



Stunden. Dann geht es weiter um die zerklüftete Steilküste mit dem Capo Caccia. Ein grandioser Streckenteil!! Hinter dem Kap ankern wir in Porto Conte in der Bucht Cala del Bollo. Am nächsten Tag nur kurze Strecke bis Alghero.



In der Marina di S. Elmo bekommen wir einen super Service, das Personal ist sehr aufmerksam und hilfsbereit. Die Stadt war 400 Jahre in aragonisch-katalanischer Hand und auch heute noch wird die überlieferte katalanische Mundart gepflegt. Die vor der Altstadt liegende Bastione della Maddalena mit Bars und Restaurants ist der Treffpunkt von Einheimischen und Touristen. Hier kann man es gut aushalten.

Für den 27.8. wird Mistral erwartet, wir wollen noch ein gutes Stück weiter kommen. Nach der Ausfahrt aus dem Hafen ist das Wasser so klar, dass man 20 m tief schauen kann. Bis kurz vor Bosa steile Bergkämme, dann wieder einsame Hügel- und Klippenlandschaften. Von Pittinurri bis zur Halbinsel Sinis lange Sandstrände mit weißen Klippen und Kalkfelsen. Nach dem Kap San Marco Sardo fahren wir über den Golf von Oristano in den Port Turistico von Torre Grande, ein großer Hafen mit viel Platz in der Mitte von Nichts.

Für den nächsten Tag haben wir Wind aus Südost. Wenn wir dicht unter Land bleiben, müsste es ziemlich geschützt sein. Bei der Überquerung des Golfes bis zum Capo Frasca pfeift der Wind kräftig, bei 34°C wie ein heißer Föhn, wunderbar duftend. Dann haben wir 2 Stunden fast



Windstille. Lange Dünenabschnitte wechseln ab mit Steilküsten. Der kleine Ort Buggerru eingezwängt in ein enges Tal vor steil senkrecht aufsteigenden Küstenklippen. Hinter einer Felsnase hat sich ein Buschbrand entzündet, wir können die Rauchentwicklung lange verfolgen. Den letzten Teil der Strecke geht es gegen kurze harte Wellen bis zur Marina in Carloforte. Wir bleiben 2 Nächte und lassen den Mistral blasen, das tut er kräftig. Schauen uns die Stadt an, besuchen die alte Saline, wo auch

Flamingos zu sehen sind. Damit man auch mal wieder von Technik sprechen kann, verabschiedet sich mein Laptop aus dem Kreis der Lebenden, er lässt sich nicht mehr einschalten. Gut, dass ich ein altes Gerät als Reserve dabei habe. Die Nikon Kamera hatte schon früher den Dienst quittiert.

Am 28.8. sollten es nur noch 4 Bft werden, wir fahren weiter. Zwischen den Inseln San Pietro und Sant'Antioca hindurch trifft uns bald der Schwell der beiden letzten windigen Tage. Um die hohen Felsen am Kap Teulada kommen wir in den Golfo di Teulada und ankern dort in der Bucht Port

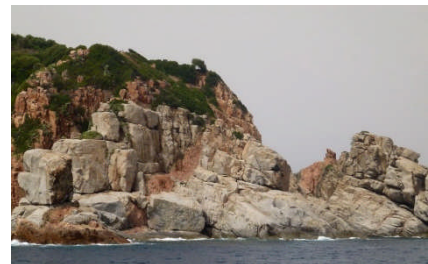
Scudo alleine. Wunderbar klares Wasser über Sandgrund. Da hält der Anker auch problemlos bei den inzwischen bis zu 7 Bft starken Böen, die sich gegen Abend dann aber legen. Auf der Fahrt nach Cagliari erst Windstille und interessante Wolkenbildungen, dann plötzlich kippt das Wetter schlagartig und aus NW blasen 6 Bft mit Regenschauern. Cagliari liegt auf einer Tiefebene, die sich zwischen zwei Gebirgszügen über den inneren Südwestteil der Insel erstreckt. Vom Kastell gute



Aussicht auf die ganze Umgebung. Von Cagliari geht es weiter zur Südostspitze Sardinien. Die Marina Villasimius liegt gut geschützt in wunderschöner Umgebung. Die Urlaubssaison geht gerade vorbei. Heute kostet der Platz noch 60 €, ab morgen nur noch die Hälfte.

Am nächsten Morgen lassen wir uns von der Dünung aus Südost nach Norden zur Marina Porto Corallo schieben. Viel Platz, wir können längsseits gehen. Mit rutscht das Landstromkabel zwischen zwei Zehen, ich reiße es ein Stück mit, Kabel wird heiß, also schnell abgeschaltet. Im Kabel ist ein kleines Loch zu sehen, einer der Drähte scheint gebrochen zu sein. Bei 86 % Luftfeuchtigkeit und diesigem Wetter fahren wir am nächsten Tag wie in einem türkischen Dampfbad nach Arbatax. Vor der Hafeneinfahrt schöner Blick auf die roten Felsen

des Cap Bellavista. Stecker des Landstromkabels auseinander gebaut, tatsächlich gebrochenes Kabel verkürzt und wieder zusammengebaut; seit dem funktioniert es ohne Probleme, wahrscheinlich war da schon länger eine Bruchstelle, die nun nur richtig aufgerissen wurde. Am Abend in der Marinabar Spanferkelessen, mal etwas ganz Anderes und für den

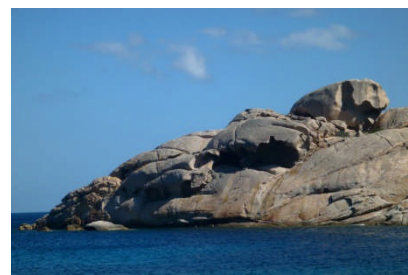


Gaumen Ungewohntes. Der Regen in der Nacht hat die halbe Sahara in der Marina hinterlassen, alle Boote sind voll von den regnerischen Sandspuren. Phantastische Fahrt um den Golfo die Orisei mit seinen steilen Felsabbrüchen, Höhlen und kleinen Buchten. Zwischendurch hinter Cala Gonone ein flaches Stück, Badepause in Cala Sinepro vor dem Einlaufen im Hafen von La Caletta. Wir bleiben hier und werden am zweiten Tag bestens von Raimund betreut. Fahrt über Land, mal Sardinien von der

Innenseite her, Spanferkel in Su Gologone. Rückfahrt mit Vierrandantrieb über kleine Wege entlang der Küste.



Nun geht es zur Costa Smeralda zum Abwettern, für mehrere Tage ist mal wieder Wind angesagt. Erst einmal Schwimmen vor der Tafelberginsel la Tavolara, dann über den



Golf von Olbia vorbei am Capo Figari in den Golfo di Cugnana. In der Marina di Portisco liegen wir ganz am Ende mit kürzestem Weg zu den Bars und Restaurants, ganz gemütlich für die nächsten 4 Tage. Dann fahren wir die Costa Smeralda an der Küste ab und ankern (sprich Bojenfeld) schließlich in der Bucht Cala Spalmatore im Nordteil von La Maddalena, unsere letzte Station auf Sardinien. Die Insel hat uns sehr gut gefallen, viel Platz und klares Wasser. Nur sollte man sich mehr Zeit nehmen, da die Gegend auch sehr windanfällig ist.

Korsika (2)

Am 10.9. schippern wir noch einmal um und durch die Inseln des Maddalena-Archipels. Es sind jetzt in der Nachsaison noch viele Boote unterwegs, wie mag es hier im Sommer zugehen? Dann verlassen wir Sardinien und fahren Richtung Korsika nach Bonifacio. Die weißen Kreidefelsen sind schon von weit her sichtbar und werden immer schöner, je näher man kommt. Eine beeindruckende Landschaft mit der Festungsanlage und der Altstadt über den steil ins Meer stürzenden Klippen. Der Hafen liegt in einer tiefen fjordartigen Bucht und ist ausgezeichnet geschützt. Am nächsten Tag steigen wir zur Altstadt hoch. Unglaubliche Ausblicke auf die Felsformationen, zum Süden nach Sardinien, in die Hafengebucht und zu den Bergen im Norden. Auf dem Boot macht uns die Süßwasserversorgung Kopfschmerzen. Der Druck im System hat stark nachgelassen.



Auf dem Weg nach Ajaccio machen wir halt in Propriano. Der Ort liegt sehr schön vor mehreren Bergen, den schönsten Platz hat sich der Friedhof ergattert. Die Marina ist offen und Teil der Uferpromenade mit Bars und Restaurants. Beim Aufwachen liegt ein riesiges Kreuzfahrtschiff nur wenig entfernt von uns. In Ajaccio bekommen wir einen Platz im Port Charles Ornano. Bis auf die Lage – umringt von Bergen – hat die Stadt nichts Besonderes zu bieten. Wir haben einen Elektriker bestellt, weil unsere Entleerungspumpe im Heck-WC nicht funktioniert. Seiner Meinung nach liegt es an der Pumpe, ich meine an einem defekten Relais. Da die Pumpe nur schwer zu erreichen ist, misst er erst einmal das Relais und alle Leitungen durch, dann finden wir den Fehler. Eine Kabelverbindung ist oxidiert, Fehler schnell behoben und Elektriker 80 € reicher. Wir umfahren die Iles Sanguinaires und den Golf von Sangone, wo wir auf der Nordseite im kleinen Hafen Cargèse einen Platz finden. Der Ort selbst liegt auf dem Hügel über dem Hafen, in Straßenserpentinen oder über einen steilen Fußweg geht es hinauf.

Die Wettervorhersagen versprechen ab übermorgen stürmisches Wetter für eine Woche, wir fahren darum am nächsten Tag schon nach Calvi, eine der schönsten Strecken dieses Jahres. Erst zum Cap Rosso, weiter in den Golfe de Porto und den Golfe de Girolata. Dort legen wir eine Badepause vor dem imposanten Panorama ein. Aus dem Meer aufsteigende, meist rote Klippen, kleine Buchten mit glasklarem Wasser. Weiter zum Naturschutzgebiet Pta Scandola und dann nach Calvi. Bei der Einfahrt werden wir von der Zitadelle über dem Hafen begrüßt, die wir später beim Stadtrundgang anschauen. Calvi sollte man gesehen haben.



Französische Mittelmeerküste

Die 92 Meilen Überfahrt von Calvi nach Menton werden zum Lottogewinn. Glatte See, 70 Meilen kein Wind und dann auch nur 2 Bft. Kaum Schiffe oder Boote zu sehen, dafür immer wieder Delfine und schließlich unsere zweite Walsichtung in diesem Jahr. Um 17:00 können wir vor dem Hafenmeisterbüro festmachen und dürfen hier die folgenden 4 Tage liegen, leichter Schwell aber auszuhalten mit direktem Blick auf die interessante verwinkelte Altstadt. Wir haben uns wohl gefühlt in Menton.



Bei etwas ruppiger Dünung schauen wir uns am 20.9. die Megayachten vor Monaco an. Die schiffseigenen Hubschrauber schwirren wie Fliegen durch die Gegend. Vorbei am Cap Ferrat nach Villefranche. Es ist gerade Mittag, niemand antwortet auf das Anfunken und auch im Hafen ist niemand zu sehen, aber voll ist es. So fahren wir weiter zum Stadthafen in Nizza. Super Empfang



und Service, tolle Lage. Am Nachmittag spazieren wir am Wasser entlang zur Altstadt, immer wieder ein Erlebnis.

Als nächstes Treffen wir in der Marina Golfe-Juan-Port-Camille-Rayon Edith und Xavier, Grand Banks Eigner, die wir über das Internet kennengelernt haben. Sie waren mit ihrer GB durch die Kanäle in Frankreich gefahren und wir wollen von ihren Erfahrungen hören. Nach einem netten Nachmittag sind wir überzeugt, dass wir nicht an der Atlantikküste sondern durch Frankreich nach Norden fahren sollten.

Unser Ziel für den nächsten Tag, Port Grimaud in der Bucht von St. Tropez, erreichen wir an den Iles de Lérins vorbei, Cannes rechts liegend lassend, entlang den grünen Bergen der Estérel mit dem Abschluss Cap Roux und über den weiten Golf von Freijus. Leider ist die Marina voll, aber wir

finden in der Nachbarmarina Cogolin Platz. Beide Marinas sind riesengroß mit eigenen Wohnanlagen. Die Motoren qualmen störend, Luftfilter gereinigt, hilft aber nichts. Nach der Abfahrt aus Cogolin höre ich ein unbekanntes Resonanzgeräusch, schau in den Motorraum und stelle fest, dass der Keilriemenkopf der Backbordkühlwasserpumpe runter hängt. Das sollte nach den Änderungen im Frühjahr in Italien gar nicht mehr möglich sein, weil der Kopf mit einer Schraube auf der Welle gehalten wird. Dummerweise ist die Welle vorne gebrochen! Zurück in die Marina, schnell einen Mechaniker gefunden und gemeinsam Ersatzpumpe montiert. Analyse: wahrscheinlich war der Keilriemen zu straff gespannt?? Nach 2 Stunden fahren wir an bewaldeten Händen entlang nach Cavalaire-Sur-Mer in den Gemeindehafen. Herbstlicher Sonnenschein, viele Segelboote unterwegs.

Die nächsten zwei Tage verbringen wir auf der Insel Porquerolles. Es ist Wochenende und der Betrieb entsprechend. Laufend kommen vom nahen Festland Fähren, man mietet sich ein Fahrrad, fährt über die Insel und sitzt dann gemütlich in einem der vielen Lokale. Auch ich mache eine Fahrt mit dem eigenen Fahrrad, Kiefern- und Laubwälder, viele Buchten zum Schwimmen.

Am 26.9. werden wir auf dem direktem Weg von Porquerolles nach La Ciotat vor dem Kap Sicie von einem Patrouillenboot angehalten.



Die Marine hält Schießübungen ab und alle Boote werden „umgeleitet“. Vor La Ciotat ragt die spitze Felsnase von Cap de l'Aigle in die Luft. Zum Hafen geht es vorbei an ehemaligen Werftanlagen, in denen heute Service und Reparaturen für Superyachten gemacht werden. Geschützter Hafen mitten im Ort. Am nächsten Tag ist Markttag, das Zentrum ist voll mit Ständen für Lebensmittel, Textilien etc. Wenig Touristen, ein netter Ort für einige Tage.

Nach einem Ruhetag geht es an kahlen Klippen und Felsen entlang nach Marseille. Erst das bräunliche Cap de l'Aigle, dann die teilweise fjordähnlichen Calangues zwischen Cassis und Marseille. Landschaftlich sehr schön, aber die laufend kommenden und gehenden Ausflugboote stören die Ruhe. Festmachen geht nur in großen Bojenfeldern. Schwimmpause vor der Insel Il de Jarre, dann durch die enge Passage des Croiselles.



Wir haben einen Platz beim Bootsclub CNTL reserviert und liegen mitten im Zentrum. trotzdem ruhig. Um genug von der Stadt zu sehen, setzen wir uns am nächsten Tag in den Touristenzug „Petit Train“ und fahren beide angebotenen Strecken ab. Von der alles überragenden Kirche Notre-Dame-de-la-Garde bekommt man einen guten Überblick. Am Abend dann das unauslässliche Bouillabaisse-Essen.

Beim Tanken vor unserer Weiterfahrt lässt es sich Grenzschutz und Zoll nicht nehmen, uns zu kontrollieren. Warum schleppt man denn auch sonst die Papiere mit sich herum! Nach Marseille flacht die Landschaft so weit ab, dass am Schluss eigentlich gar nichts mehr zu sehen ist. Vorbei an Ölraffinerien, Schiffen auf Reede, geht es durch Fahrrinnen in Marschgewässern zu unserem Winterlager Port Napoleon in Port Saint Louis du Rhône. Am Abend Großangriff der Camargue-Mücken, schlimmer als im Sommer in Lappland.

Die Marina ist gut organisiert, alles sehr professionell, entspricht den Empfehlungen. Die Hecklampe wird herausgeschnitten und neu laminiert. Dabei stellten wir fest, dass sie nur mit Schrauben ohne Gegenplatte befestigt war, jetzt ist auch die Konstruktion verbessert. Dieselveilerpumpe und Einspritzdüsen werden mit Reinigungsflüssigkeit gespült. Ob es gegen das Qualmen hilft, sehen wir im nächsten Jahr. Der Druckverlust im Süßwassersystem klärt sich, der Wasserfilter hatte sich voll gesetzt. Nach 2 Wochen Arbeiten am Boot und weiteren Kleinreparaturen wird die Rumbalotte an Land abgedeckt. Mit dem Rückflug nach Helsinki ist die Saison am 15.10. beendet. Wir haben 3166 Meilen beeindruckender Landschaften hinter uns, 101 Häfen und Ankerplätze. Das muss man nun im Winter in Ruhe verarbeiten.

