

Metropolis News / Törnberichte 2023

→ [Letzte Aktualisierung 03.01.24 16:55Uhr](#)

→ [Törnbericht 2022](#)

Inhalt

[1 La Palma-La Gomera](#)

[2 La Gomera-Teneriffa](#)

[2.1 San Sebastian- Valle Gran Ray](#)

[2.2 Valle Gran Ray-Teneriffa \(San Miguel\)](#)

[3 Teneriffa-Fuerteventura](#)

[3.1 Teneriffa \(San Miguel\)-Gran Canaria \(Pasito](#)

[Blanco-Puerto de Mogan\)](#)

[3.2 Gran-Canaria \(Mogan-Las Palmas\)](#)

[3.3 Gran Canaria \(Las Palmas\)-Fuerteventura \(Morro](#)

[Jable\)](#)

[3.4 Fuerteventura \(Morro Jable – Castillo Caleta de](#)

[Fuste\)](#)

[4 Fuerteventura \(Puerto Castillo\)-Lanzarote](#)

[\(Puerto Calero\)](#)

[4.1 Fuerteventura \(Puerto Castillo-Corralejo-Insel](#)

[Lobos\)](#)

[4.2 Fuerteventura \(Insel Lobos\)-Lanzarote \(Marina](#)

[Rubicon-.Papagayo Strände-Puerto Calero\)](#)

[5 Lanzarote \(Puerto Calero\)-Lanzarote \(Marina](#)

[Rubicon\)](#)

[6 Arbeitswoche auf Lanzarote](#)

[7 Lanzarote-Madeira](#)

[7.1 Lanzarote \(Marina Rubicon\)-Fuerteventura](#)

[\(Corralejo\)](#)

[7.2 Fuerteventura \(Corralejo\)-Porto Santo](#)

[7.3 Porto Santo – Madeira \(Funchal\)](#)

[7.4 Rund Madeira \(Funchal-Calheta-Porto Moniz-](#)

[Quinta do Lorde-Funchal\)](#)

[8 Madeira-Malaga](#)

[9 Malaga-Alicante](#)

[10 Alicante-Mallorca](#)

[10.1 Santo Pola-Formentera](#)

[10.2 Formentera-Ibiza](#)

[10.3 Ibiza von Bucht zu Bucht \(Westseite\)](#)

[10.4 Ibiza-Mallorca \(Palma\)](#)

[11 Mallorca-Menorca-Mallorca](#)

[11.1 Mallorca \(Palma-Portocolom\)](#)

[11.2 Menorca \(Cala en Porta, Maho, Ciutadella\)](#)

[11.3 Mallorca \(Cala Canyamel, Cala d'Or, Sant Jordi,](#)

[Cala Portals Vells, Palma\)](#)

[12 Mallorca \(Palma\)-Sardinien \(Cagliari\)](#)

[13 Sardinien \(Cagliari-Olbia\)](#)

[13.1 Cagliari-Santa Maria Navarrese](#)

[13.2 Santa Maria Navarrese – Cala Luna](#)

[13.3 Cala Luna-Isola Tavolara-Porto Cervo-Olbia](#)

[14 Sardinien-Korsika](#)

[14.1 Olbia-Porto Cervo-Capo Testa-Bonifacio](#)

[14.2 Bonifacio-Propriano-Ajaccio-Calvi](#)

[14.3 Calvi-Saint Florent-Macinaggio](#)

[14.4 Macinaggio-Erbalunga-Bastia](#)

[15 Arbeitswoche in Bastia \(Korsika\)](#)

[16 Korsika \(Bastia\)-Rom \(Ostia\)](#)

[17 Rom \(Ostia\) – Sizilien \(Catania\)](#)

[18 Sizilien, Liparische Inseln \(Catania-Palermo\)](#)

[18.1 Catania-Syrakus-Taormina](#)

[18.2 Taormina- Straße von Messina-Liparische Inseln](#)

[\(Vulkano, Stromboli\)](#)

[18.3 Liparische Inseln \(Lipari-Salina-Filicudi-Alicudi\)](#)

[18.4 Liparische Inseln \(Alicudi\)-Cefalu-Palermo](#)

[19 Sizilien \(Palermo\)-Malta](#)

[19.1 Palermo-Castellammare-Trapani-Marsala-](#)

[Selinunte](#)

[19.2 Selinunte-Licata-Ragusa](#)

[19.3 Sizilien \(Ragusa\)-Malta Region \(Gozo-Comino\)](#)

[19.4 Malta Region \(Comino-San Tumas-Valletta\)](#)

[20 Malta-Sizilien \(Catania\)](#)

[21 Sizilien \(Catania-Palermo\)](#)

[22 Sizilien \(Palermo-Licata\)](#)

[22.1 Licata-Mondello-Sant Vito-Trapani](#)

[22.2 Trapani-Egadisische Inseln-Marsala](#)

[22.3 Marsala-Marinella-Sciacca-San Leone-Licata](#)

[23 Winterruhe in Licata](#)

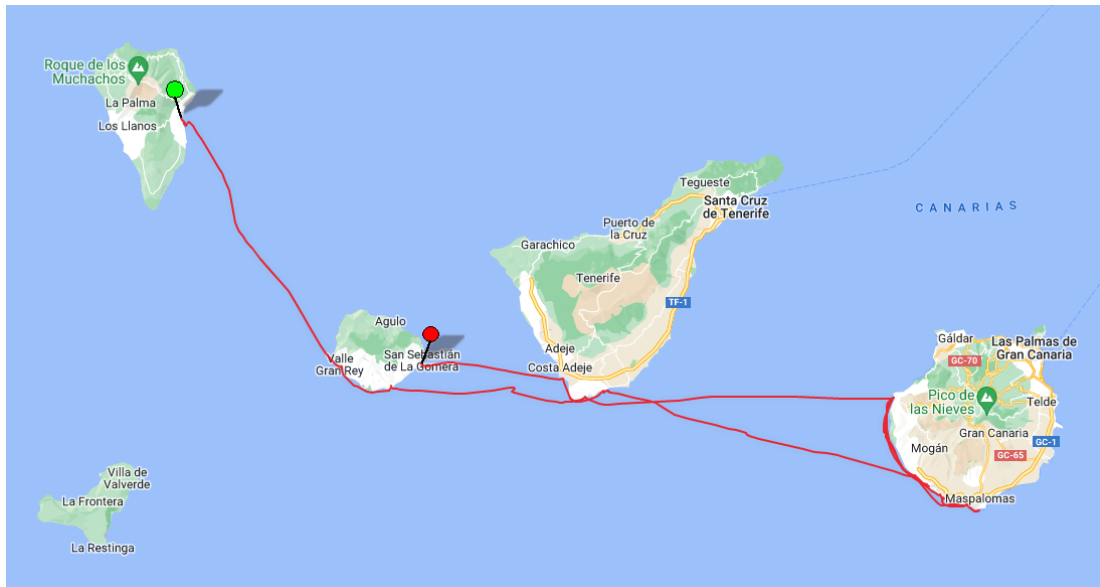
[23.1 Arbeitswoche zum Winterfestmachen](#)

1 La Palma-La Gomera

22.12.22–5.01.23

Crew: Skipper Frank B. mit eigener Crew

Track: 302sm



Frank B. übernahm in meiner Törnpause über Weihnachten und Silvester das Schiff und segelte es mit Umwegen nach La Gomera (San Sebastian).

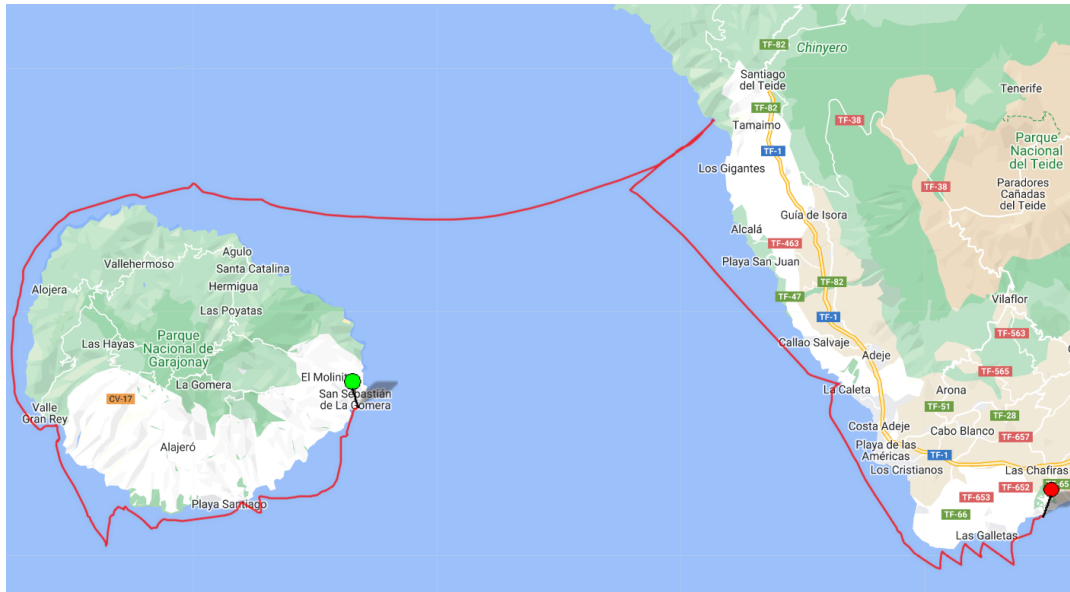
Für diesen Zeitraum gibt es hier keine Berichterstattung.

2 La Gomera-Teneriffa

6.1. – 20.1.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Henryk, Ferdra, Susanna, Klaus

Track: 90sm



Nach La Gomera kommt man um vorwiegend zu wandern. Und es lohnt sich tatsächlich. Bevor wir weiter segelten, blieben Marlis und ich eine Woche lang im Hafen von San Sebastian, mieteten ein Auto und fuhren damit zu den Ausgangspunkten verschiedener Wanderungen. Die steile Berglandschaft mit tiefen Schluchten ist spektakulär und bietet stets atemberaubende Ausblicke.

Nirgends gibt es hässliche Industrieanlagen und Bettenburgen. Selbst die Hauptstadt San Sebastian wirkt nicht wirklich städtisch. Als nach einer Woche die neue Crew eintraf, hatten wir die Insel in allen Himmelsrichtungen erkundet.

2.1 San Sebastian- Valle Gran Ray

15.1. – 16.1.

Im Windschatten der Insel segelten wir dann zu den nächsten Hafenorten Santiago und Valle Gran Ray. Der Wind war allerdings so schwach und die Wellen so hoch, dass das Segeltuch immer wieder hin und her schlug. Wir dümpelten so dahin, aber die Distanzen waren kurz. In den Häfen gab es keinen Platz für uns. Wir ankerten bei 1m Dünung unruhig davor und fuhren mit dem Dinghi hinein, um uns in den netten Orten die Beine zu vertreten.

Santiago:



Valle Gran Ray:



2.2 Valle Gran Ray-Teneriffa (San Miguel)

17.1. - 19.1.

Von Valle Gran Ray (La Gomera) ging es rüber nach Teneriffa. Wir mussten zunächst in der Landabdeckung nordwärts motoren. Als wir den Norden der La Gomeras erreichten, kam der erwartete Segelwind immer noch nicht, jedenfalls nicht aus der vorhergesagten Richtung. Der typische NW-Wind folgte immer der Küstenlinie und kam dadurch solange wir um La Gomera herumfuhren, immer gegenan. Erst als wir den Inselbereich verließen, ging es so richtig los. In der Düse zwischen den Inseln frischte es auf über 25kn mächtig auf. Trotz 2. Reff in den Segeln erreichten wir Rumpfgeschwindigkeit (8,5kn). Nach 2 Stunden war der Spaß dann auch wieder vorbei, weil wir nun in der Landabdeckung von Teneriffa waren. Schließlich mussten wir in der Flaute wieder die Motoren bemühen. Andererseits war das gut, weil wir so auf der Westseite Teneriffas an 2 Stellen vor spektakulärer Felsenküste ankern konnten. Allerdings ohne Landgang, denn die Brandung war zu stark. Auch wenn der Wind nur schwach war, blieb das Meer durch die ständige Dünung unruhig.



Zum Erholen gab es für mich nicht viel Zeit, denn eine Cockpitdachstütze war locker und musste befestigt werden. Die Befestigungsmutter erwies sich aber als unzugänglich, sodass ich an einer Stelle ein großes Loch sägen musste, um da ran zu kommen. Zum Glück hatte ich in meinem Ersatzteillager eine Revisionsklappe, die ich dort einsetzen konnte.



Der letzte Segeltag wurde dann noch sehr anspruchsvoll, denn unser Ziel die Marina San Miguel lag auf der windigen Ostseite der Insel. Kaum waren wir aus dem flautigen Windchatten heraus, bekamen wir schlagartig mehr als 25 kn auf die Mütze. Wir hielten uns mit kurzen Kreuzschlägen so dicht wie möglich an der Küste, denn dort waren die Wellen etwas gemäßiger. Trotzdem wurde es ziemlich nass und ungemütlich. Und ausgerechnet unter diesen widrigen Umständen versagte eine E-Winch und der Windrichtungsanzeiger. Als wir abgekämpft im Hafen ankamen, war erst mal Reparieren angesagt.



Der Spruch hat schon seine Richtigkeit: „Man repariert sich so um die Welt“. Zum Glück konnten wir einen Raymarine Händler finden, der einen neuen Windsensor direkt zum Schiff lieferte.

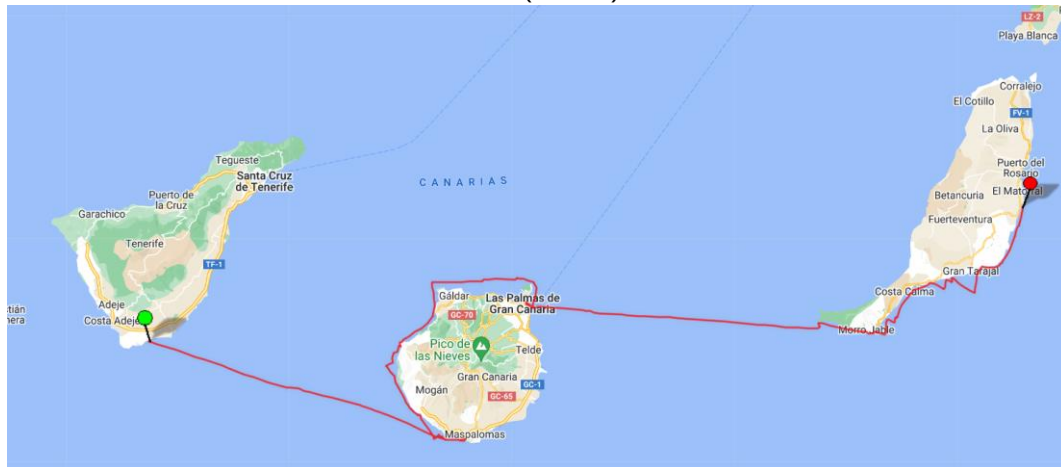
Im Hafen von San Miguel liegt man zwar durch eine hohe Mole gut geschützt, aber Wind heult dort ungeheuerlich und macht wenig Lust weiter zu segeln.

3 Teneriffa-Fuerteventura

21.1. – 3.2.

Crew: Skipper Frank, Claus, Sascha, Yvonne

Track (229sm):



Mit der neuen Crew beginnt der Törn mit dem üblichen Einkauf. Doch leider konnten wir am nächsten Tag nicht lossegeln, denn der Windmesser musste ja noch eingebaut werden. Eigentlich hätte alles ganz einfach sein können: Den alten im Masttop rausziehen und den neuen reinstecken, fertig! Doch wie meistens, weitete sich das Problem aus: Ein Pin vom alten Steckverbinder war abgebrochen, steckte tief in der Buchse, und war nicht rauszukriegen. Der Versuch ihn auszubohren, zerstörte die Kontakthülse und schlug fehl. D.h. wir brauchten eine neue Anschlussbuchse. Zum Glück hatte der Raymarine-Händler eine im Lager, doch konnte er sie nicht zu Schiff bringen. So mussten wir noch einen Tag im Hafen bleiben, an dem ich die Buchse von ihm abholen und einbauen konnte. Dazu musste ich mit dem Bus über die ganze Insel nach Santa Cruz fahren. Aber egal, 4 Stunden später hatte ich sie an Bord. Das Einbauen erwies sich allerdings als sehr aufwändig, denn sie kam mit einem fest angeschlossenen Kabel, dass in den Mast eingezogen werden musste. Am Nachmittag machten wir uns an die zeitraubende Arbeit und schlossen alles an. Dann endlich: Nach 2 Tagen Aktionismus funktionierte die Windmessung wieder. Ich habe nicht gezählt, wie oft ich mit dem Bootsmannstuhl nach oben gezogen wurde. Das war allerdings noch nicht alles: Bei der Gelegenheit sah ich durch Zufall, dass sich ein Teil oben an der Genua-Rolleinrichtung gelöst hatte. Das Segel musste komplett runter, um den losen Kunststoff Rutscher wieder zu befestigen.

3.1 Teneriffa (San Miguel)-Gran Canaria (Pasito Blanco-Puerto de Mogan)

24.1. – 25.1.

Der Wind kam für die lange Überfahrt (56sm) einigermaßen günstig. Hart am Wind konnten wir den Kurs so einigermaßen halten. Starker Wind um die 20kn sorgte für 2m hohe Wellen, die immer wieder mal hart gegen die Rümpfe knallten. Trotzdem kamen wir mit 7-8kn Fahrt gut voran. Plötzlich gab es einen lauten Knall, das Großsegel im 1.Reff flatterte laut und sorgte für Aufregung. Denn schon wieder gab es ein neues Problem, das nicht so einfach zu lösen war: Die Reffleine war am Segelhals gerissen und verschwand im Baum. Zum Glück konnten wir mit dem zweiten Reff weiter segeln. Ca. 15sm vor dem Ziel flaute der Wind ganz unerwartet plötzlich ab und kam dann schwach aus der entgegengesetzten Richtung (vermutlich durch Thermik), sodass wir noch den Gennaker rausholten. Pünktlich vor dem Dunkelwerden kamen wir im Süden von Gran Canaria an und ankerten vor der Hafeneinfahrt von Pasito Blanco.



Am nächsten Morgen war erst mal wieder Reparieren angesagt.

Um an das im Baum verschwundene Reffleinenende heran zu kommen mussten wir das Kopfstück am Baumende öffnen, die alte Leine entfernen und eine neue einziehen. Für einen solchen Fall habe ich immer einen Weidezaundraht an Bord, den man in den Baum einschiebt, bis er auf der anderen Seite wieder herauskommt, um damit die neue Leine einzuziehen. Nach 2,5h war alles erledigt, sodass wir weiter segeln konnten. Die Bedingen dafür waren gut. Ziel war Puerto de Mogan, einer der nettesten Hafenorte auf Gran Canaria. Auch dieser Hafen bot uns keinen Platz, sodass wir wieder vor der Hafeneinfahrt ankern mussten, aber mit dem Dinghi konnte die Crew gut anlanden und den Ort erkunden.

3.2 Gran-Canaria (Mogan-Las Palmas)

26.1. - 27.1.

Um nach Fuerteventura rüber zu kommen, erschien es uns günstig, von Las Palmas aus zu starten. Um dorthin zu kommen, mussten wir die Küste von Gran Canaria soweit wie möglich nordwärts hoch segeln, dort einen Zwischenstopp einlegen, um die Insel im Norden bis Las Palmas umrunden zu können.

Die Wetterbedingungen erwiesen sich am ersten Tag als äußerst ungünstig. Der Wind blies mit 20-30kn uns entgegen und schob 3m Wellen vor sich her. Unmöglich und gefährlich dagegen anzukreuzen. Unser ursprüngliches Ziel (Playa Sardina) mussten wir aufgeben und suchten Schutz 10sm südlich an einem so einigermaßen geschützten Ankerplatz neben dem kleinen Fischerhafen Puerto La Aldea. Die Wellen waren erträglich nur die starken ablandigen Fallböen von 20-25kn machten uns Sorgen, doch der Anker hielt. Wir konnten sogar mit dem Dinghi im Hafen anlanden, um uns in dem winzigen Ort die Beine zu vertreten und am Strand zu baden.



In der Nacht legte sich der Wind etwas. Um zur Nordspitze hoch zu kreuzen, war die Zeit zu kurz, sodass wir die Motoren bemühten. Erst an der Nordseite der Insel konnten wir segeln ohne kreuzen zu müssen. Die Wellen waren noch hoch, aber wir kamen gut voran und erreichten Las Palmas schon am Nachmittag. Zu unserer Freude gab es sogar für uns einen Hafenplatz, von dem wir aus bequem am Abend die Altstadt erreichen konnten.



In einem kleinen Restaurant, in dem gewöhnlich nur Spanier einkehren, haben wir dann außergewöhnlich preiswert und gut gegessen.

Wir hatten den Hafenplatz gleich für 2 Tage gebucht, da wir uns die Stadt ansehen wollten. Doch als wir am nächsten Morgen die Windvorhersage sahen, mussten wir uns schnell umentscheiden, denn es gab nur für diesen Tag noch ausreichenden Wind für den langen Schlag nach Fuerteventura. (52sm)

3.3 Gran Canaria (Las Palmas)-Fuerteventura (Morro Jable)

28.1. – 29.1.

Aufgrund der spontanen Entscheidung, die zum späten Frühstück fiel, doch schon nach Fuerteventura rüber zu segeln, mussten wir in Kauf nehmen, im Dunkeln anzukommen, aber es gab einen breiten Ankerplatz an der Südspitze, den wir uns gefahrlos zum Ziel nehmen konnten. Und dann ging die Rauschefahrt los. Der Wind kam durchschnittlich mit 20kn querab und sorgte für eine hohe Reisegeschwindigkeit, trotz der hohen Wellen um die 3m, oft mit Rumpfgeschwindigkeit. Wir waren ständig am Ein- und Ausreffen, denn es gesellten sich häufig Schauerböen bis zu 30kn hinzu. Ständig in Aktion erreichten wir nach 8 Stunden unser Ziel, früher als erwartet und noch im Hellen. Der gewählte Ankerplatz an der Playa el Puertito erwies sich als recht ruhig, doch wirkte der dazugehörige Ort etwas trostlos, sodass wir am nächsten Tag gleich 8sm weiterfuhren nach Morro Jable. In diesem netten Touristenort mit langem weißem Sandstrand gab es wenigstens einen großen Supermarkt, um unsere Vorräte mal wieder aufzufüllen. Mit dem Dinghi konnten wir gut am Strand anlanden.



3.4 Fuerteventura (Morro Jable – Castillo Caleta de Fuste)

30.1. – 1.2.



Die Ostküste Fuerteventuras ist lang, aber mit nur wenig brauchbaren Häfen bestückt. Der Wind kommt hier immer aus Nord, sodass wir uns in kurzen Etappen jeden Tag hochkreuzen mussten. Bis zu unserem Endziel Castillo Caleta de Fuste brauchten wir 2 weitere Übernachtungsstopps vor Anker. Dafür fanden wir ausreichend geschützte Buchten. Richtig ruhig war es am offenen Atlantik natürlich nirgends, aber wenigstens erträglich. Es gelang uns überall mit dem Dinghi anzulanden, um etwas die Gegend zu erkunden. Die Vulkanlandschaft zeigte sich karg und vegetationslos, das Wetter überwiegend kühl und wolkenverhangen. Keine Orte an denen man länger Urlaub machen möchte. Dafür wirken die ruhigen kleinen Küstenorte noch etwas ursprünglich. Die Touristenzentren an weißen Sandstränden liegen weiter nördlich.

Manchmal blies uns beim Kreuzen der Wind ganz ordentlich mit über 15kn entgegen. Dabei ist schon mächtig Zugkraft auf den Genuaschoten. Die Winsch, die in letzter Zeit schon Probleme machte, gab dabei nun endgültig ihren Geist auf. Das Getriebe drehte ratternd durch ohne die Trommel zu drehen. Das konnte nur eines bedeuten: Ausgebrochene Zähne an den Zahnradern. Und tatsächlich: Beim Auseinandernehmen bestätigte sich der Verdacht. Die Winsch war nun Schrott. Aber woher auf die Schnelle eine neue bekommen? Nach vielen Mails und Telefonaten war klar, hier auf den Inseln geht nichts unter 3 Wochen. In Deutschland gab es die Winsch als Lagerware und konnte per Express verschickt werden. Zum Glück erklärte sich ein Mitsegler (Dirk) bereit, das Teil eine Woche später im Aufgabepäck mitzubringen. Bis dahin war Improvisieren angesagt. Mit 2 zusätzlichen Umlenkrollen konnte ich die Genua-Backbord-Schot etwas umständlich auf die äußere Gennaker Winsch legen. Der Traveller war jedoch nur mit der Hand zu bedienen. Aber so kamen wir einigermaßen zurecht und konnten weiter kreuzen.





Den Zielhafen konnte ich dank einer spanischen Mitseglerin vom Vortörn vorab reservieren. Ansonsten hätte es in dem kleinen Hafen Puerto del Castillo keinen Platz für uns gegeben. Der Hafen ist gegen die einlaufende Dünung nicht besonders geschützt und so lagen wir am Schwimmsteg nicht viel ruhiger als in den letzten Tagen vor Anker. Aber es gab Strom und Wasser. Der Ort ist wenig authentisch, rein touristisch und liegt an einer schönen Bucht mit breitem, weißem Sandstrand.



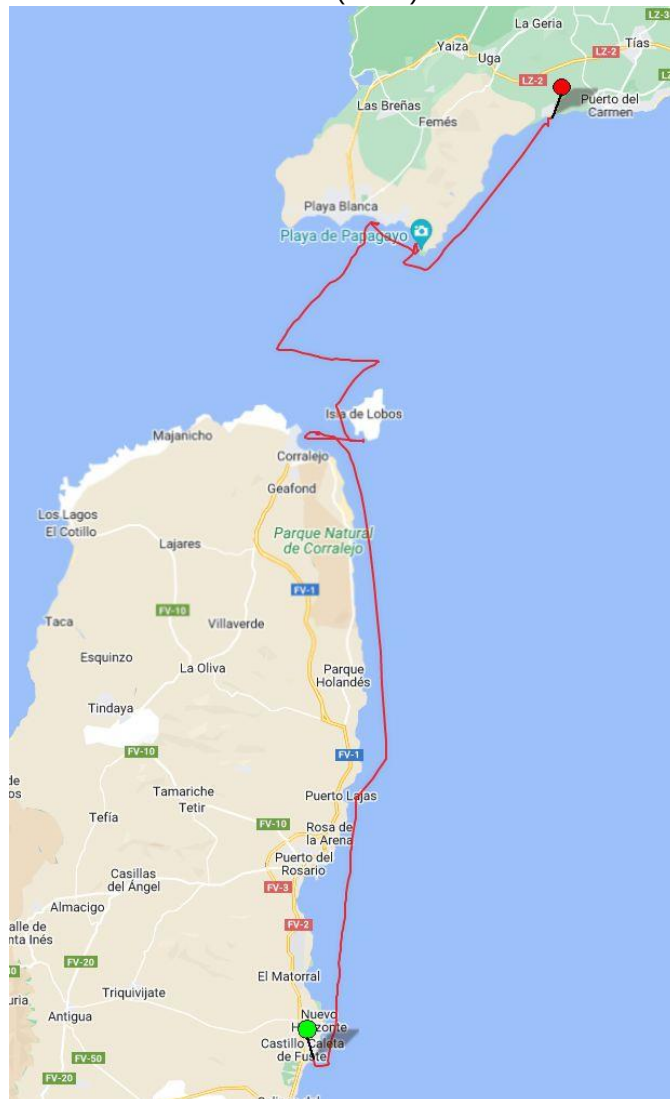
Da wir einen Tag früher ankamen als geplant, blieb genügend Zeit, die Gegend zu erkunden. Ich zog es allerdings vor, den freien Tag dafür zu nutzen, schon mal die defekte Winsch auszubauen und andere kleine Reparaturen vorzunehmen.

4 Fuerteventura (Puerto Castillo)-Lanzarote (Puerto Calero)

4.2. - 10.2.

Crew: Skipper Frank, Manfred+Gaby, Roland

Track (51sm):



Die neue Crew kam pünktlich zur Mittagszeit, sodass genügend Zeit für den Großeinkauf blieb. Der Supermarkt war voll auf die vielen Touristen eingestellt, war sehr teuer und das Angebot sehr bescheiden. Das Nötigste haben wir jedoch bekommen. Auf dem Rückweg überraschte uns ein Gewitter. Wenn auch nur kurz: Der erste richtige Regen seit Oktober.

4.1 Fuerteventura (Puerto Castillo-Corralejo-Insel Lobos)

5.2. - 6.2.

Nach dem Gewitter besserte sich das Wetter und bescherte uns einen schönen ruhigen Segeltag, mit zwar schwachem Wind, aber aus der richtigen Richtung, sodass wir nicht kreuzen mussten. Mit ca. 3,5kn segelten wir im Sonnenschein, vorbei an den Sanddünen, gemütlich dahin und kamen am Nachmittag in Corralejo (an der Nordspitze Fuerteventuras) an.



Normalerweise bekommt man in der Marina einen Liegeplatz, doch ein paar Wochen vorher zerstörte ein Sturm einen Teil der Schwimmsteganlage, sodass es keinen Platz für uns gab. Vor dem Hafen konnten wir jedoch gut ankern und im Hafen mit dem Dinghi anlanden.

Neben uns ein außergewöhnlicher Katamaran:



Nach einer kurzen Wanderung gingen wir in den hübschen quirligen Ort, um Fisch essen zu gehen. Anschließend schlenderten wir durch die Kneipengassen. An vielen Ecken gab es Livemusik. Im Rock Caffee blieben wir hängen, weil dort eine außergewöhnlich gute Band spielte.

Schon seit einigen Tagen war Roland von starken Ohrenschmerzen betroffen. Am nächsten Morgen musste er erstmal zur ansässigen deutschen Ärztin, um sich untersuchen und behandeln zu lassen.



Erst am Nachmittag konnten wir zur naheliegenden kleinen Ausflugsinsel Lobos weiterfahren. Man ankert dort im Süden und landet mit dem Dinghi an einem kleinen Pier an. Die Naturschutzinsel mit ihren kleinen Fischerhäusern und einer einfachen Gaststätte ist durchaus sehenswert und Ziel vieler Ausflugsboote. Man kann in einer geschützten Lagune baden und/oder den Vulkanberg erwandern.

4.2 Fuerteventura (Insel Lobos)-Lanzarote (Marina Rubicon-.Papagayo Strände-Puerto Calero)

7.2.-9.2.

Nach einer unruhigen Nacht vor Anker, waren wir froh, wieder in einen Hafen fahren zu können: Marina Rubicon. Der Wind kam zwar genau gegen an, aber die Distanz war kurz, sodass wir genügend Zeit zum Kreuzen hatten. Die Hafeneinfahrt wimmelte vor lauter kleinen Regattaseglern. Es war schwierig und aufregend da durch zu kommen, denn alle hatten Vorfahrt, aber alles ging gut. Die Marina ist eine der Besten auf den Kanaren, hübsch angelegt mit vielen Restaurants direkt am Wasser. Wir nutzten die Gelegenheit, um abends schön Essen zu gehen.



Am nächsten Tag besuchten wir die nahe gelegenen Papagayo Strände. Zu gerne wären wir am Strand mit dem Dinghi angelandet, doch der Wind kam aufländig und brachte 1,5m hohe Wellen mit, die eine gefährliche Brandung verursachten. Den ganzen Nachmittag verbrachten wir relaxend auf dem Schiff und beobachteten das beeindruckende Brandungsgetöse. Die Nacht war entsprechend unruhig.



Am nächsten Tag hielt die ungewöhnliche Südwindwetterlage an und sorgte dafür, statt kreuzen zu müssen, dass wir uns bequem vom Spinnaker ziehen lassen konnten.

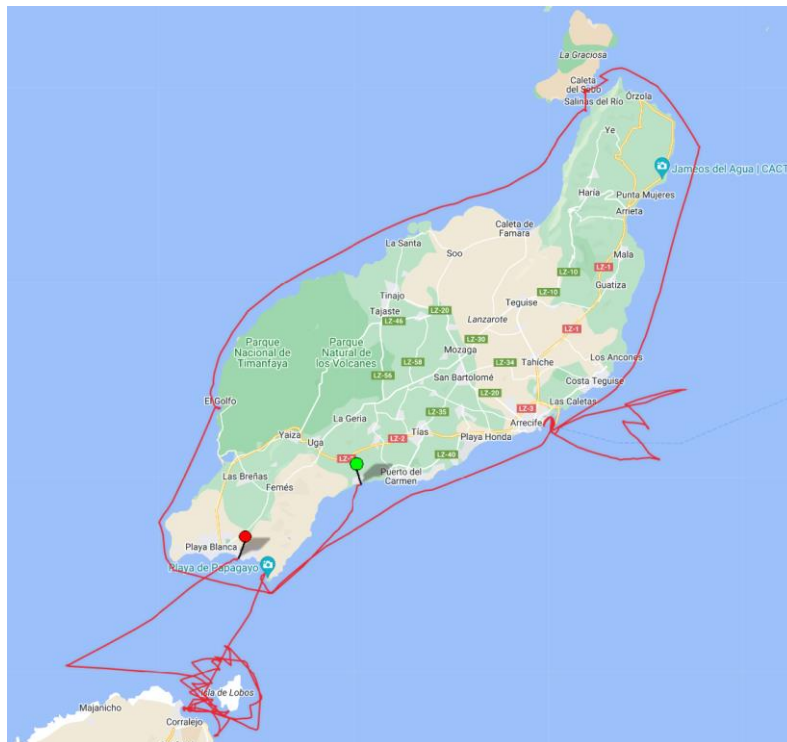
Das Törnziel Puerto Calero war dadurch schon am frühen Nachmittag erreicht. So blieb noch genügend Zeit, das Schiff für die nächste Crew sauber zu machen. Alles musste schnell gehen, denn bereits am nächsten Morgen mussten wir abreisen.

5 Lanzarote (Puerto Calero)-Lanzarote (Marina Rubicon)

10.2. – 24.2.

Crew: Skipper Bernhard mit eigener Crew

Track 184sm:



Skipper Bernhard übernahm ab Puerto Calero in meiner Törnpause für 2 Wochen zu ersten Mal das Schiff.

Bevor es los gehen konnte musste die Crew erstmal die neue Winsch einbauen. Mitsegler Dirk brachte sie in seinem Aufgabepäck aus Deutschland mit (Vielen Dank Dirk!). Alles ging gut. Das Schiff war nun wieder voll funktionsfähig. Ich danke ausdrücklich der ganzen Crew für die aufwändige Arbeit.

Danach konnte es los gehen. Ziel war es, im Uhrzeigersinn Lanzarote zu umrunden. Der Wind kam zunächst günstig aus Südost, brachte jedoch Sahara Sand mit sich, der einige Tage lang enorm die Sicht trübte und das Boot verschmutzte. Vom Deck ließ sich der Dreck noch leicht abspülen, aber nicht aus den Segeltüchern und Leinen.

Abgesehen von einem Missgeschick lief der Törn ohne größere Probleme. Bei einer Fahrt mit dem Dinghi im Dunkeln geriet es ins steinige Flachwasser. Der Propeller vom E-Motor kam irgendwo gegen und zerbrach. Zum Glück ist weiter nichts passiert. Ein Ersatzpropeller war an Bord und schnell montiert.

Während Skipper Bernhard am Törnende nach Hause fuhr, blieb der Rest der Crew noch 2 Tage an Bord in der schönen Marina Rubicon, um noch etwas die Insel zu erkunden.

Vielen Dank Bernhard für den behutsamen Umgang mit dem Schiff!

6 Arbeitswoche auf Lanzarote

27.2. – 3.3.

Anwesende: Frank

Ab und zu muss man sich mal Zeit nehmen, für Installations-, Wartungs- und Reparaturarbeiten. Deswegen hatte ich ein paar Hafentage zusätzlich in der Marina Rubicon gebucht. Die vorige Crew hat das Schiff sauber und ordentlich hinterlassen, sodass mir die Reinigungsarbeiten zunächst erspart blieben. 5 Tage standen mir zur Verfügung. Mein Aufgabepäck-Koffer war mit 20kg voll mit technischem Equipment, das ich in meiner Törnpause zu Hause in Berlin besorgen konnte. Auf den Kanaren ist die Beschaffung spezieller Teile grundsätzlich ein Problem.



Das wichtigste Mitbringsel war diesmal eine Starlink Satellitenantenne für schnelles unbegrenztes Internet außerhalb der Reichweite von Mobilfunknetzen. Die Idee war, damit ständig und überall für die ganze Crew ein Bord-Wlan zur Verfügung stellen zu können. Zunächst musste die Antenne erst mal auf dem Salondach montiert werden und ein Weg gefunden werden, verdeckt das Kabel in den Salon zu verlegen. Irgendwie ist in einer tagesfüllenden Aktion mir alles gelungen. Nun wurde es spannend, ob es in dieser Region überhaupt einen ausreichenden Empfang gibt, denn auf der Starlink Webseite konnten man sehen, dass die Kanaren noch außerhalb des Abdeckungsbereiches liegen, Madeira und die Region West-Europa allerdings schon erschlossen sind. Beim ersten Einschalten richtete sich die Antenne zu meiner Überraschung automatisch nach Norden aus und fand genügend Satelliten für eine unterbrechungsfreie Internetverbindung mit ca. 25Mbit/s. Sogar Fernsehen funktionierte darüber. Und ich war happy!

Die nächste tagesfüllende Aktion war der Austausch meines AIS-Transceivers gegen das Nachfolgemodell. Der GPS-Empfang des alten Gerätes war schlecht und führte immer wieder zu Ausfällen. Alles hätte einfach sein können, doch hat man bei dem neuen Gerät sämtliche Steckverbinder geändert und sogar die Funktion einzelner Interface-Leitungen. Die Anpassung wurde recht Aufwändig. Aber am Ende des Tages funktionierte wieder alles. Der GPS-Empfang ist nun exzellent, da auch GLONASS unterstützt wird und damit mehr Satelliten zur Auswertung zur Verfügung stehen.

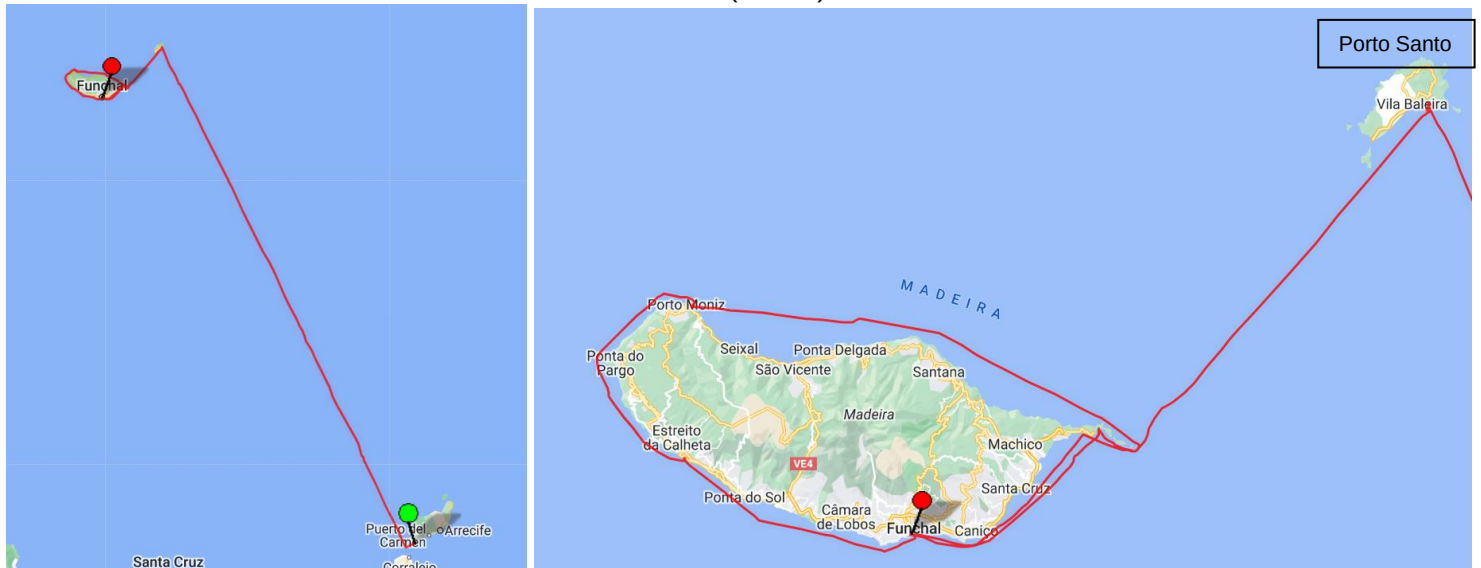
Es gab aber auch noch andere Baustellen: Z.B: Der defekte DC/DC Wandler für die Heizung musste ersetzt werden. Der Kolbenring für die Bb-Toilette musste ausgetauscht werden. Der Hanepot hat einen wirklich stabilen Kettenhaken bekommen. Verrottete Sikaflex-Fugen wurden erneuert. Schließlich musste ich das ganze Deck noch mal waschen, da wieder es wieder braun von Saharasand war. Selbst als die neue Crew schon kam, hatte ich damit noch zu tun. Der Saharasand sitzt in allen offenen Leinen und in den Segeln. Das sieht natürlich hässlich aus, lässt sich aber nur mit sehr großem Aufwand ändern. Ich hoffte nun auf einen starken Regen, der alles mal sauber wäscht.

7 Lanzarote-Madeira

4.3. - 17.3.

Crew: Skipper Frank, Reiner Manuel, Amadeus

Track (420sm):



Die Marina Rubicon liegt in einem reinen Touristenort. Dem entsprechend sind die Einkaufsmöglichkeiten entsprechend mager ausgestattet. Zu dem größten Supermarkt mussten wir erst mal 2km laufen. Zum Glück konnten wir für den Rückweg mit dem den großen Einkauf ein Taxi organisieren. Wir bekamen alles Wichtige und waren froh, für die vielen Sachen auf dem Schiff einen Stauraum gefunden zu haben.

Im schönen Marina-Gelände gibt es direkt am Hafen viele Gaststätten man mussten nicht lange suchen für einen angenehmen Platz zum Abendessen.



7.1 Lanzarote (Marina Rubicon)-Fuerteventura (Corralejo)

5.3.



Beim ersten Törn ging es bei sehr schwachem Wind und kurzer Strecke rüber nach Fuerteventura. Gleich vor dem erste Hafenort Corralejo fiel der Anker (Im Hafen gab es keinen Platz für uns). Wir genossen den sonnigen Nachmittag an Bord, bevor wir abends mit dem Dinghi in den Hafen fuhren, um wieder in einer der zahlreichen Gaststätte am Wasser Abendbrot zu essen. Eigentliches Ziel war jedoch anschließend das Rock Cafe, in dem jeden Tag eine Liveband spielen soll. Und tatsächlich gab es jedenfalls für die halbe Crew gute Musik.

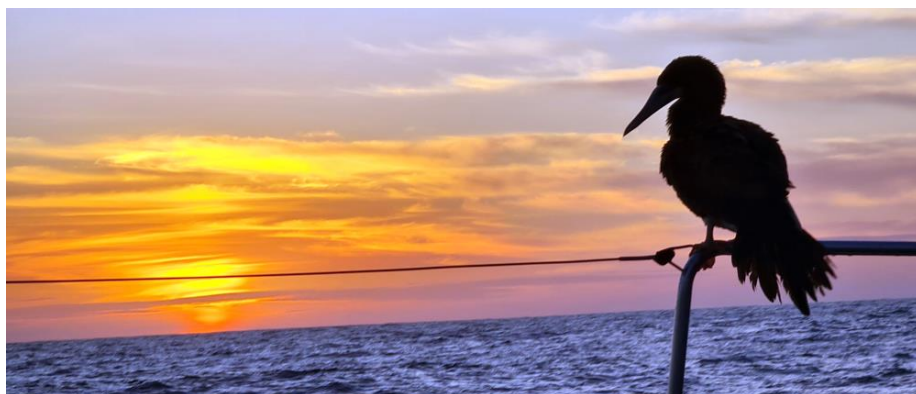


7.2 Furteventura (Corralejo)-Porto Santo

6.3.-9.3.

Perfekte Bedingungen für die Überfahrt (300sm) nach Madeira waren nicht in Sicht. Auf der Strecke lag ein stabiles Hoch mit zu wenig Wind. Wir entschieden uns, in den ersten 24h eine Motorfahrt in Kauf zu nehmen, um noch in eine günstige Windströmung mit moderatem, halben bis achterlichen Wind zu gelangen. Wir rechneten bei 5kn Durchschnittsgeschwindigkeit nach 2,5 Tagen anzukommen. Ziel war die Madeira vorgelagerte Insel Porto Santo. Die Fahrt verlief erwartungsgemäß ruhig, und problemlos. Der Wetterbericht von Windy stimmte hervorragend. Nur in der zweiten Nacht frischte der Wind vorübergehend mehr auf, als vorhergesagt. Bei 20kn Wind düsten wir bei 3m hohen Wellen teilweise mit Rumpfgeschwindigkeit durch die Nacht. Entsprechend unruhig wurde es für die Schlafenden. Einer hielt immer für 2 Stunden Wache. 20sm vor dem Ziel flaute der Wind im Schatten von Madeira stark ab, sodass wir noch mal die Motoren bemühen mussten. Insgesamt wurden es etwa 27 Motorstunden.

Dieser Törn war die erste Bewährungsprobe für meine neues Starlink Internet. Nach dem die Antenne richtig ausgerichtet war, hatten wir fern ab jeglicher Zivilisation stets stabiles und schnelles Internet, das sogar Fernsehen erlaubte. Mit den Android Handys konnten wir sogar erfolgreich Wlan-Telefonie nutzen, wie am Festland. Nur die Apple iPhones ließen den Wlan-Call nicht zu.



Ein blinder Passagier gesellte sich für ein paar Stunden zu uns.

Früher als erwartet, trafen wir zur Mittagszeit in Porto Santo ein. Und wir hatten Glück: Es gab einen freien Hafenplatz für uns. Der Hafen ist nicht besonders attraktiv, liegt neben einem Dieselmotorkraftwerk und ist ca. 20 Min. vom Ort entfernt. Recht und links gibt es dafür feinste Sandstrände.



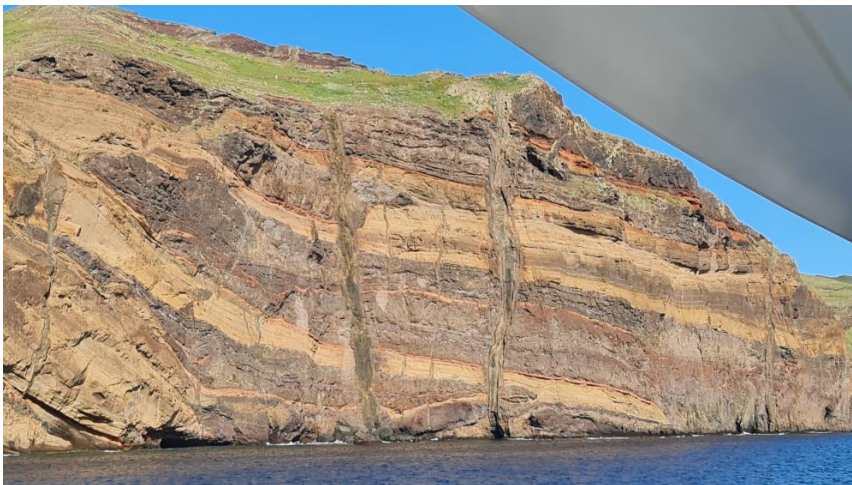
Überhaupt ist Porto Santo die Badeinsel von Madeira. Trotz 9km feinstem Sandstrand und vielen Sonnenstunden gibt es keine auffälligen Hotelanlagen. Alles geht ruhig und gemächlich zu. Es ist nicht viel los, es gibt auch kaum wirkliche Sehenswürdigkeiten. Trotzdem ist es nett und genau das Richtige für Ruhe- und Erholungssuchende. Wir bleiben den nächsten Tag auf Porto Santo. Während die Crew die Insel mit dem Mietwagen erkundet wandere ich auf abenteuerlichen Wegen zur anderen Seite nach Camacha um mich dort mit den Jungs zu treffen. Der Reiseführer empfahl dort Essen zu gehen. Besondere Spezialität sei dort gegrilltes Huhn und Weißwein. Und tatsächlich: So vorzüglich wurden wir selten bewirtet. Alles in allem war es ein lohnenswerter Abstecher, bevor es weiter nach Madeira ging.



7.3 Porto Santo – Madeira (Funchal)

10.3. – 13.3.

Bei der Überfahrt nach Madeira (31sm) war uns der Wind gnädig. Er war zwar schwach (9-11kn) kam aber ziemlich halb, sodass wir mit Groß und Gennaker gut vorankamen.



Wir steuerten gleich an der Ostspitze die erste Ankerbucht (Eneada da Abra) an und erfreuten uns an der beeindruckenden wilden Felslandschaft, die uns umgab. In der Nacht frischte der Wind auf und es wurde immer unruhiger.

Der schöne achterliche Wind für die Weiterfahrt am nächsten Morgen ebte jedoch bald ab, je mehr wir in den Windschatten der Insel gerieten. Wir versuchten alles, aber bei den hohen Wellen, wollten die Segel einfach nicht stehen, sodass es am Ende eher eine Motorbootfahrt wurde.

Die Strecke nach Funchal war zum Glück nicht weit. Am frühen Nachmittag erreichten wir die Inselhauptstadt. Es war ungewiss, ob wir überhaupt einen Liegeplatz bekommen würden, denn wir kamen einen Tag früher an, als reserviert, aber wir hatten Glück und durften bleiben.



Funchal ist eine schöne Stadt und hat eine Menge zu bieten. Uns drängte es am ersten Nachmittag nach Erholung zu einem schönen SPA Bereich mit Sauna. In einem der vielen Hotels war dieser auch schnell gefunden.



Nachts zeigt sich die Stadt als Lichtermeer besonders schön:



Am nächsten Tage erkundeten wir die Stadt mit einem der Hop-On-Hop-Off Busse. Und am dritten Tag ging die Crew golfen, während ich auf dem Boot eine Erkältung auskurierte (Das Saunieren war irgendwie nicht das Richtige für mich.). Eigentlich sollte meine Frau (Marlis) an diesem Tag hinzukommen, doch in Berlin streikte das Bodenpersonal, sodass sie ihren Flug auf ein paar Tage später umbuchte. Für die restlichen Tage dieses Törns nahmen wir uns vor, Madeira nun ohne sie zu umrunden.

7.4 Rund Madeira (Funchal-Calheta-Porto Moniz-Quinta do Lorde-Funchal)

14.3. - 17.3.

Wir hatten noch ein paar Tage Zeit und beschlossen, Madeira zu umrunden. Die Bedingungen erschienen uns günstig, im Uhrzeigersinn drum rum zu segeln. Der Wind sollte zwar schwach, aber stets achterlich kommen. In den ersten zwei Tagen war er überwiegend zu schwach, sodass wir die Motoren bemühen mussten, aber dann, an der Nordseite ging es so richtig ab. Die gesamte Strecke zog uns der Spinnaker und sorgte bei 14kn Wind für ordentlich Vortrieb. Leider war nicht alles Gute beisammen, denn es war neblig und es regnete am Vormittag. Von der imposanten Küste mit Wasserfällen sahen wir oft nicht viel. Der Nachmittag sorgte aber noch für schöne Fotomotive.

Selbst für den letzten Tag drehte der Wind auf Spinnakerkurs und schob uns zurück nach Funchal.

Auf der Tour brauchten wir nicht einmal Ankern.

Calheta (Südseite), der preiswerteste Hafen auf Madeira, bot ausreichend Platz und war nett mit einigen Gaststätten angelegt. Nur gab es dort nur ein paar wenige Häuser und einen schönen kleinen Sandstrand, aber keinen Ort zu besichtigen.



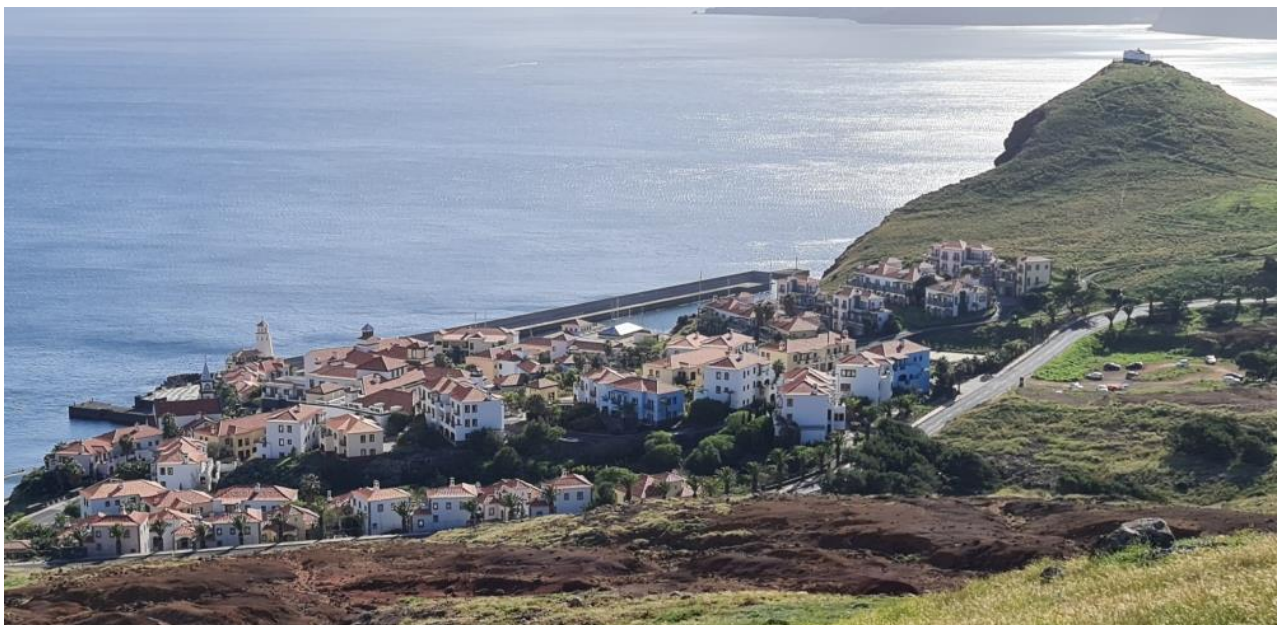
In Porto Moniz (Nord-West Spitze) gab es nur ein Pier zum Anlegen (kein Schwimmsteg), dafür befand man sich in einem netten Ort mit hübsch angelegter Badeanstalt mit mehreren Meeresbadebecken, die bei Hochwasser geflutet werden.





Leider wurde zu diesem Zeitpunkt am gesamten Ufer des Ortes ein Film gedreht. Der gesamte Bereich wurde mit hohem Aufwand abgezäunt und mit Folie bespannt. Selbst durch ein Loch Durchschauen war verboten. In den Ufergaststätten startete man auf eine schwarze Wand, satt auf's Meer. Wir wurden von der Polizei aufgefordert, den Ort am nächsten Morgen spätestens um 7:30 Uhr zu verlassen, damit wir nicht im Bild sind.

Quinta do Lorde (Nord-Ost-Spitze) ist eine ehemalige Hotelanlage mit eigenem Jachthafen als nettes Dorf mit Kirche und Leuchtturm errichtet worden, inzwischen wohl insolvent und überwiegend eine Baustelle. Selbst die Steganlagen sind teilweise so marode, dass sie nicht benutzt werden können. Eine Hafenkneipe und einen winzigen Yachtshop gibt es wenigstens noch.



Schön ist die Lage. Auf der schmalen, vulkanischen, hügligen Landzunge ist die Landschaft atemberaubend. Man hat dort auf vielen Wanderpfaden in kurzer Zeit immer wieder schöne Fotomotive.



In Funchal angekommen, genossen wir es, abends in einer der vielen Kneipengassen, Essen zu gehen.

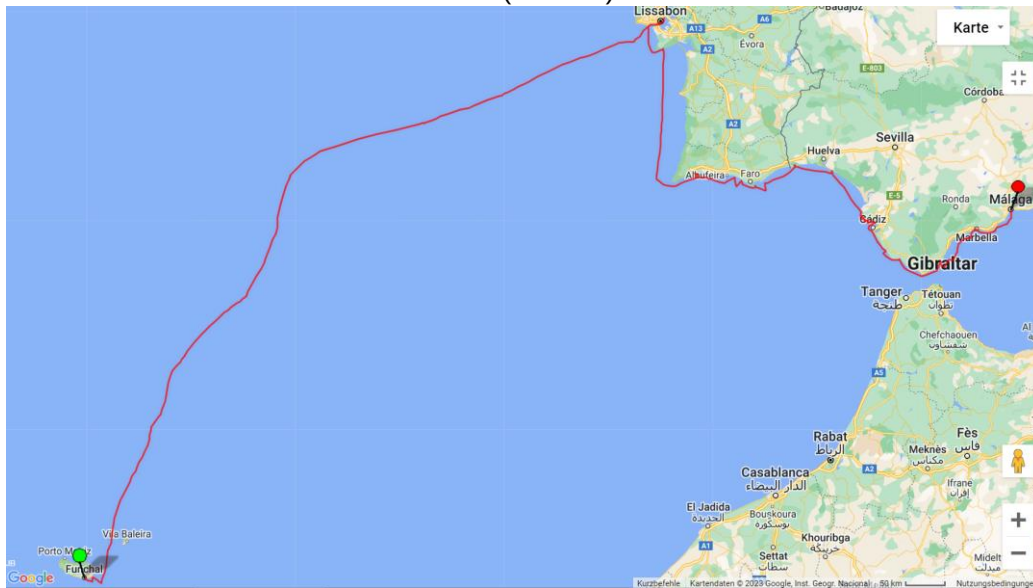


8 Madeira-Malaga

25.3. – 14.4.

Crew: Skipper Marten, Tanja, Christoph, Birgit, Kathy

Track (1078sm):



Marten segelte mit seiner Crew in meiner Törnpause einen langen Schlag von Madeira über den Atlantik, Portugal, Spanien, Gibraltar ins Mittelmeer, dann entlang der spanischen Küste bis nach Malaga.

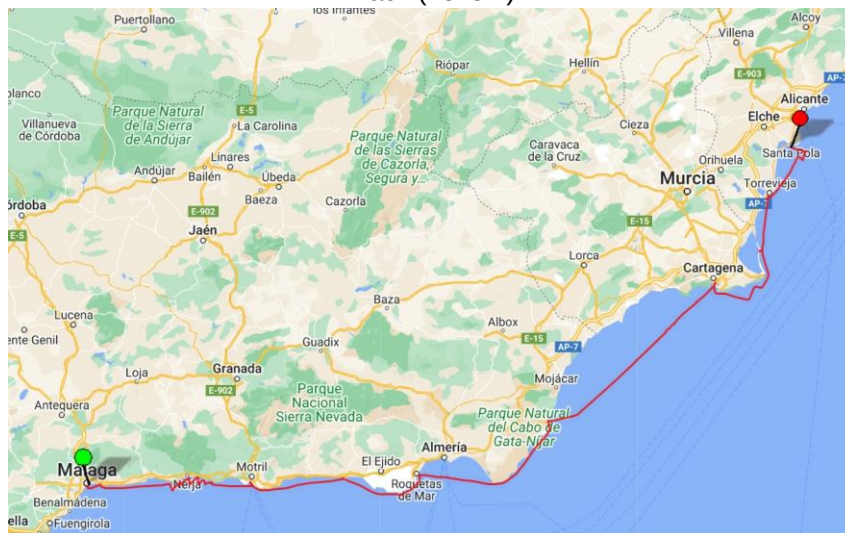
Der Wind kam nicht immer günstig. 85 Motorstunden waren nötig. Aber alles lief gut, es gab keine Unwetter und nennenswerte Widrigkeiten. Das neue Starlink Internet bewährte sich hervorragend. Die Crew war auf dem Atlantik ständig online und telefonisch erreichbar. Nach 3 Wochen übernahm ich dann wieder.

Für diesen Zeitraum gibt es keine weitere Berichterstattung.

9 Malaga-Alicante

15.4. – 28.4.

Track (282sm):



Crew: Skipper Frank, Christoph+Birgit, Klaus

Während ein Teil der alten Crew nach Hause fuhr, blieben Christoph und Birgit an Bord um auch diesen Törn mit zu machen.

Ich mietete mir am Flughafen ein Auto, um erst mal meinen neuen Subwoofer abzuholen. Der alte ging beim vorletzten Törn kaputt, sodass ich in meiner Törnpause ein Ersatz besorgen musste. Segelfreundin Fedra wohnt in der Nähe von Malaga und war so nett, das Paket entgegen zu nehmen (Vielen Dank Fedra!). Mit dem Auto bin ich dann auch zu einem großen Baumarkt gefahren, um Salzsäure zu besorgen. Mit ihr konnte ich später die verstopften Abwasserschläuche im Bb-Rumpf frei ätzen.

Mit vielen Motorstunden bewegten wir uns in den folgenden 2 Wochen entlang der spanischen Küste nordwärts. Entweder kam der Wind gegenan oder er war zu schwach zum Segeln. Meist setzte der Wind erst nachmittags ein. Das Wetter war stets freundlich und sommerlich.

Die spanische Küste mit ihren langen Sandstränden war vollgepflastert mit zum Teil hässlichen Bettenburgen. Man hat über lange Strecken das Gefühl gehabt, an einer Großstadt vorbei zu fahren. Andere Gebiete waren voll mit Obst und Gemüseplantagen unter riesigen Plastikplanen.

Da es auch ein paar schöne Segeltage mit gutem Wind für den Spinnaker gab und wir zu einigen interessanten Orten gelangten, wurde es insgesamt doch ein schöner Törn. Leider hatte ich nicht viel davon, denn 2 Tage nach meiner Ankunft wurde ich krank. Mit starken Erkältungssymptomen quälte ich mich so über den Tag und war nicht in der Lage, hier regelmäßig Bericht zu erstatten (Deshalb hier nur eine verkürzte Form.).

Ein absolutes Highlight auf dieser Reise war Granada. Wir mieteten in Motril ein Auto und fuhren die 70km durch die Sierra Nevada dorthin. In Granada gibt es eine der meist besuchten Touristenattraktionen Europas zu sehen. Die Alhambra. Eine alte maurische Festungs- und Schloss-Anlage. Trotzdem alle Besuchertickets über Wochen hinweg ausverkauft waren und wir nicht reinkamen, gab es genug zu sehen und zu bestaunen. Außerdem waren in der Altstadt auf Schritt und Tritt Sehenswürdigkeiten und Fotomotive, die den Besuch lohnten.



Aber auch in der Hafenstadt Cartagena, die schon in der Antike errichtet wurde, gab es viel zu entdecken:
Z.B. ein großes noch gut erhaltenes Theater:



Ziel des Törns war der Hafen von Santa Pola (etwa 20km südlich von Alicante). Dort konnte ich für den Crewwechsel einen Hafenplatz vorbuchen. Bevor wir dorthin fuhren, ankerten wir noch an der nahegelegenen kleinen Ausflugsinsel Tabarca. Sie liegt in einem Naturschutzgebiet und ist wirklich sehenswert. Im Sommer mit Ausflugs Gästen tagsüber sicher überfüllt, bot sie uns ein idyllisches Bild. Man kann einerseits in unberührter Natur einen sehr schönen Küstenwanderweg entlang gehen, und andererseits in einer mit einer Stadtmauer umgebenen kleinen Altstadt umher wandeln. Dort leben nur noch 50 Menschen fest und die Zeit scheint stehen geblieben zu sein.



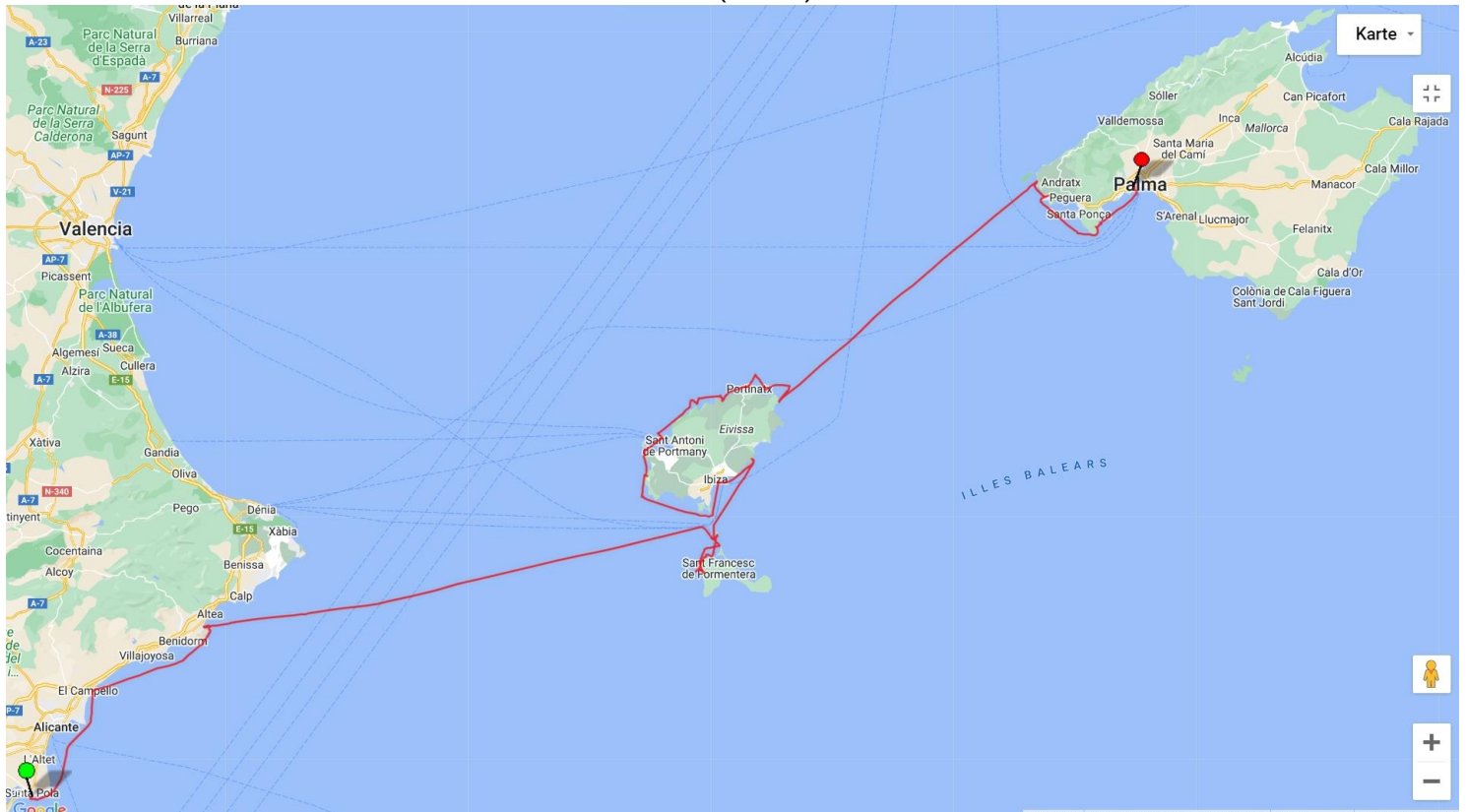
In Santo Pola angekommen, bekamen wir einen schönen Liegeplatz an der Hafenpromenade. In diesem Bereich lagen die Superjachten. Dagegen kamen wir uns recht klein vor. Entsprechend schön wurde die Hafenanlage gestaltet. Dort kann man sich wirklich wohlfühlen. Durch die Nähe zum Flughafen von Alicante war es ein guter Platz für den Crewwechsel.

10 Alicante-Mallorca

29.4. – 12.5.

Crew: Skipper Frank, Frank B. + Erika, Rainer + Marry

Track (272sm):



Der Törnstart gestaltete sich etwas holprig. Rainer und Marry konnten nicht wie geplant anreisen. Ihr Flug wurde wegen Überbuchung gecancelt. Zum Glück nahm sie eine andere Fluggesellschaft am nächsten Tag mit.

10.1 Santo Pola-Formentera

29.4. – 3.5.

Wir starteten zunächst ohne sie und segelten von Santo Pola weiter nach El Campello. Hätten wir es lieber nicht gemacht, denn von einer nahegelegenen Bühne schallten im Hafen ohrenbetäubende tiefe Bassbeats zu uns rüber. Ausgerechnet fand an diesem Wochenende ein außergewöhnliches Fitnessfestival statt. 6 Vorturner auf der Bühne animierten die Massen bei lauter Musik zum Mitmachen auf diversen Gräten, wie Trampolinen und Ergometern. Für Außenstehende schwer zu ertragen. Die Nacht war wenigstens ruhig. Der Ort mit seiner langen Strandpromenade war ganz nett. Auf einer kleinen Halbinsel gab es sogar Mauerreste einer antiken Siedlung zu besichtigen. So konnten wir uns die Zeit vertreiben, bis der Rest der Crew ankam.



Am nächsten Tag ging es weiter nach Altea. Der Abstecher erwies sich als sehr lohnenswert, denn dort gab es eine schöne Altstadt mit schmalen Gassen und schöner Kirche in exponierter Lage auf einem Hügel zu erkunden.



Am Nachmittag studierte ich wie üblich den Wetterbericht für den nächsten Tag. Denn in naheliegender Zeit, brauchten wir passenden Wind, um nach Formentera rüber zu segeln (ca. 75sm). Und siehe da, er kam schneller als erwartet uns sollte nur in der kommenden Nacht anhalten. Also nutzten wir gleich die Gelegenheit und starteten noch am Abend, um über Nacht unser Ziel zu erreichen. Nach einem schwachwindigen Beginn unter Spinnaker frischte der Wind noch vor dem Dunkelwerden auf, sodass wir mit leicht achterlichem Wind (um die 15kn) mit Groß und Genua durch die Nacht düsten. Alle 2 Stunden war Wachwechsel. Gegen 8:30 Uhr erreichten wir eine der schönsten Ankerbuchten bei Espalmador auf Formentera und ankerten in türkisblauem Wasser.



Nachdem gegen Mittag, alle ausgeschlafen waren, erkundeten wir die Insel. Besonders schön war es, am feinen Sandstrand in kristallklarem Wasser zu baden (22°C) und an der imposanten Felsküste entlang zu wandern bis hin zu einem alten Wehrturm.

Am nächsten Tag mussten wir erst mal wieder etwas einkaufen. Dazu fuhren wir nach El Savina (Dort legen die Fähren an).

Wir ankerten an der Einfahrt zur benachbarten flachen Lagune und fuhren mit dem Dinghi hinein. Dort gibt es einen kleinen Steg an dem man festmachen kann. Nur wenige Schritte davon entfernt ist ein kleiner Supermarkt, in dem wir alles bekamen, was wir brauchten.

Wir waren kaum am Schiff zurück, bekamen wir unerwarteten Besuch. Parkranger machten uns darauf aufmerksam, dass unser Anker auf Seegras liegt. Das sei verboten und wir müssten sofort verschwinden. Falls wir Seegras mit hochziehen, müssten wir eine Strafe bezahlen. Sie filmten das Bergen des Ankers. Zum Glück kamen keine Grasbüschel mit hoch und wir durften los. Wir zogen weiter in die schöne Ankerbucht Cala Soana an der Westseite Formenteras ohne Seegras.



Und wieder war das Wasser kristallklar und türkisblau. Da die feine weiße Sandbucht umgeben von Felsen ist, erwies sie sich als idealer Ort um mal wieder so richtig zu schnorcheln. Ich kam mir vor, wie in einem Aquarium, viele Fische und üppiger Bewuchs auf den Unterwasserfelsen.

10.2 Formentera-Ibiza

4.5. – 5.5.

Die schwachwindige Wetterlage hielt an. Erst nachmittags kam immer etwas Wind zum Segeln. Und so suchten wir uns erstmal einen schönen Ankerplatz für einen Badestopp an der langgezogenen Nordspitze Formenteras.



Der Strand war gut besucht, denn es war letzte Punkt, zu dem man noch mit dem Auto hinkommen konnte. Dort gab es auch eine schöne Gaststätte in der wir uns nach dem Baden trafen. Nichts Böses ahnend, bestellten wir uns was zu trinken. Die Überraschung folgte mit der Rechnung. Ein Bier kostete 12 Euro. Mein teuerstes Bier ever.

Nachmittags kam dann tatsächlich wieder etwas Wind auf, sodass wir nach Ibiza rüber segeln konnten. Wir fuhren abends in eine Bucht, die etwas Schutz versprach (Cala Llonga). Tatsächlich wurde es dort etwas unruhig, denn die östliche Dünung rollte ziemlich ungebremsst hinein.

Ohne Landgang führen wir am nächsten Morgen gleich weiter zur Ibiza Stadt. Wir ankerten südlich der imposanten Altstadt (Dalt Vila, Weltkulturerbe), um sie auf kürzestem Wege erkunden zu können.

Der Besuch war sehr lohnenswert. Die auf einem Berg liegende Altstadt ist eingeschlossen in eine mächtige Stadtmauer mit



fünfeckigen Bollwerken. Im Zentrum steht die Kathedrale aus dem 13. Jhd.. Man kann auf den Bollwerken und in den schmalen Gassen ewig herumschlendern. Immer wieder gib es herrliche Ausblicken auf Meer, Hafen und Stadt.



10.3 Ibiza von Bucht zu Bucht (Westseite)

6.5. – 8.5.

Die Häfen sind rar an der Westseite von Ibiza und so versuchen es wir noch nicht einmal und stellen uns darauf ein, grundsätzlich zu ankern. Schließlich sind wir autark. Die Sonne liefert Energie und der Wassermacher füllt alle 2 Tage unseren Tank wieder auf. Die Wetterlage ist ruhig. Die Buchten sind zu dieser Jahreszeit noch nicht überfüllt. Wir ließen uns treiben und blieb da, wo es uns gut gefiel. Die Wahl fiel auf: Cala de Comte, Sant Miguel, Portinatx und Cala Punta Grossa.

Überall trafen wir auf kristallklares Wasser, interessante ausgewaschene Küsten (Fels-)Formationen und Höhlen. Ideal zum Schnorcheln.

Auf dem Weg immer wieder schöne Fotomotive.

**Playa de Comete:**

Hierher kommen viele Ausflugsbote aus Sant Antoni zum Baden und Feiern. Jugendliche tanzen bei lauter Musik bis zum Sonnenuntergang am Strand und auf ihren Booten. Dann verschwinden sie und es wird endlich ruhig.

**Sant Miguel:**

Hier gab es in 5km Entfernung eine wirklich sehenswerte Wehrkirche auf einem 150m hohen Berg zu besichtigen. Ein schöner Wanderweg führt dorthin. Im Inneren sind Fresken aus dem 17 Jh. erhalten.

**Portinatx:**

Hier machten wir Zwischenstopp um mal wieder etwas einzukaufen. Die Bucht erwies sich als sehr reizvoll.

**Cala Punta Grossa:**

Im Nordosten Ibizas ankerten wir an einer imposanten Felswand. Sie schien mehrfach gefaltet zu sein. Auch der benachbarte abgebrochene Leuchtturm beeindruckte.

**10.4 Ibiza-Mallorca (Palma)**

9.5. - 12.5.

Für die Überfahrt von Ibiza (Cala Punta Grossa) nach Mallorca (45sm) kam der Wind günstig (10-13kn achterlich). Der Spinnaker zog uns zügig mit durchschnittlich 6kn rüber in die Bucht von Sant Elm. Am Abend angekommen, hatte niemand mehr Lust auf einen Landgang.





Am nächsten Morgen ging es gleich 3sm weiter nach Andratx. Im Hafengebiet machten wir an einer Boje fest, um mal kurz den Ort zu erkunden und etwas einzukaufen. Es war ein netter Ort mit guter Infrastruktur, doch wir wollten weiter.



Der Anker fiel am Nachmittag in einer wirklich schönen und interessanten Bucht (8sm von Palma entfernt) Cala Portals Vells. Dort gab es mehrere kleine Strände, schön ausgewaschene Sandsteinfelsen und riesige Wohnhöhlen zu besichtigen. Im einem kleinen Privathafen, konnten wir mit dem Dinghi gut anlanden und dann um die große Bucht herumwandern.



Der letzte Rest nach Palma war am nächsten Tag schnell geschafft. Mittags liefen wir in den riesigen Hafenbereich ein. Und machten an unserem reservierten Liegeplatz im Real Club Nautico fest. Früh genug, um noch am Nachmittag das Boot zu putzen. Abends ging es dann in die Altstadt zum Dinner.



Besonders schön angestrahlt waren der Königspalast, die Kathedrale und die Luxusyachten im Hafen:

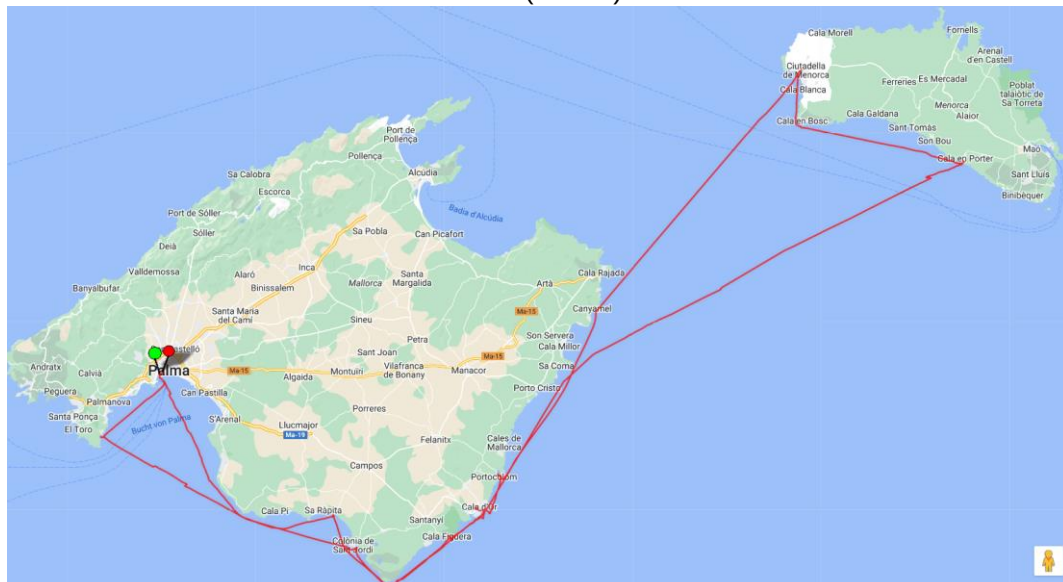


11 Mallorca-Menorca-Mallorca

13.5. – 25.5.

Crew: Sikipper Frank+Marlis, Felix+Christiane, Norbert+Mardith

Track (218sm):



Die Crew kam diesmal pünktlich. Bevor wir zum großen Einkauf am Nachmittag starteten, erkundeten Marlis und ich die Sehenswürdigkeiten der Altstadt Palmas. Die Kathedrale und der Königspalast waren auch von innen absolut sehenswert. Ebenso ein altes arabisches Bad.



11.1 Mallorca (Palma-Portocolom)

14.5. - 15.5.

Aufgrund der Wetterlage entschieden wir uns, entgegen dem Uhrzeigersinn an Mallorca entlang zu segeln und irgendwann, wenn es passt nach Menorca über zu setzen.

Erster Zwischenstopp war ein Ankerplatz neben dem keinen Hafen von La Rapita. Da wir aufgrund des schwachen Windes erst abends ankamen, fiel der Landgang aus. Wir ankerten in wunderschönem, türkisfarbenem Wasser.

Die Nacht wurde recht unruhig, denn es kam Dünung auf.



Am nächsten Tag umrundeten wir die Südspitze Mallorcas (Cabo Salinas) und steuerten die geschützte Bucht von Portocolom an. Dort mussten wir an einer kostenpflichtigen Boje festmachen (45€, Ankern verboten). Meine Segelfreunde Frank B.+Erika erwarten uns schon am Ufer (Sie machten in der Nähe Urlaub). Gemeinsam erkundeten wir den Ort (Außer der Kirche nicht unbedingt sehenswert).

11.2 Menorca (Cala en Porta, Maho, Ciutadella)

16.5. - 19.5.

Bevor die Überfahrt nach Menorca wegen starken Windes gegen an ganz unmöglich wurde, nutzten wir die Chance, noch bei mäßigem Wind (ca. 10kn) rüber zu fahren. Zum Kreuzen war die Strecke zu lang (ca. 52sm), also fuhren wir 6h mit Maschinenkraft gegen Wind und Wellen bis endlich der Wind etwas drehte und schließlich auf 20kn auffrischte und Segeln für noch 3h gestattete.

Der Anker fiel in einer netten Bucht: Cala en Porter. Umgeben von hohen Felsen lagen wir allein und gut geschützt. Über uns durch steile Treppen erreichbar der Ort. Von dort gab es eine Busverbindung, die uns am nächsten Tag in die Hauptstadt Maho brachte.



In Maho gab es eine schöne Altstadt mit vielen historischen Gebäuden zu erkunden. Wir klapperten alle bedeutenden Sehenswürdigkeiten ab und hatten noch Zeit genug in den engen Gassen zu shoppen (Jeder kaufte etwas.), bis abends der Bus zurückfuhr.



Bevor es wieder aufs Schiff ging, nutzten wir die Gelegenheit, in einer der vielen Gaststätten Essen zu gehen. Wir erfuhren, dass die Hauptstadt früher Ciutadella war und noch schöner sein soll. Somit war das nächste Ziel klar.

Im Wellenschatten der Insel konnten wir stark gerefft westwärts noch etwas segeln, bevor wir die letzten 5sm gegen beständig wehenden NW-Wind von bis zu 25kn mit beiden Motoren ankämpfen mussten. Aber auch das gelang. Belohnt wurden wir durch einen netten Hafenplatz am Fuße der Altstadt (128€/Nacht, vorher telefonisch reserviert). Tatsächlich fühlten wir uns in Ciutadella noch wohler. Alles war etwas kleiner und netter als in Maho.



7km entfernt konnte man sich eine gut erhaltene 3000 Jahre alte Steingrabanlage ansehen zu der Marlis und ich mit dem Taxi hinfuhren.



Mehr konnten wir uns von Menorca leider nicht ansehen, denn gemäß der Windvorhersage erschien es angebracht am nächsten Tag die Rückfahrt nach Mallorca anzugehen.

11.3 Mallorca (Cala Canyamel, Cala d'Or, Sant Jordi, Cala Portals Vells, Palma)

20.5. - 25.5.

Der weiterhin vorherrschende starke, nördliche Wind (um die 25kn) blies uns trotz hoher Wellen (um die 3m) förmlich zurück nach Mallorca. Wir ließen uns nur mit der Genua ziehen und erreichten trotzdem eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 6,5kn.

Die Bucht Cala Canyamel im Nordosten der Insel bot uns ausreichend Schutz. Ganz in der Nähe befand sich eine der Hauptattraktionen Mallorcas Die große Tropfsteinhöhle Coves d'Artà. Wir konnten gleich am Nachmittag noch an einer Führung teilnehmen und durch sehr beeindruckende, 5 Millionen Jahre alte, riesige Hallen (über 40m hoch) voll mit märchenhaften Tropfsteinsäulen wandeln.



Der Ankerplatz erwies sich als ruhig genug, um am nächsten Tag mal wieder gründlich das Unterwasserschiff zu reinigen. Felix half mir bei dieser schweren Arbeit, während der Rest der Crew mit dem Bus zu einem Mittelalterfest fuhr.

Mit glatten Rümpfen ging es am nächsten Morgen weiter nach Cala d'Or, einem angenehmen Hafenort in dem wir telefonisch einen Platz reservieren konnten (111€). Am Ende eines langen, mit Booten beidseitig bestückten Fjordes, wurde uns der Platz zugewiesen. Während die Crew den Ort erkundete, hatte ich mal wieder ein Problem zu lösen. Das Radar wollte sich nicht mehr mit dem Plotter verbinden lassen. Erst nach einem Werksreset und Änderung der Wlan-Konfiguration funktionierte wieder alles.

Eigentlich sollte der schon seit 2 Wochen andauernde starke NW-Wind abflauen und sich das kühle wolkenreiche Wetter bessern, doch hielt es sich einfach nicht an die Wetterprognose. Aber die Windrichtung stimmte wenigstens, um gut weiter südwärts voran zu kommen. Erst hinter der Südspitze Mallorcas (Cap de Ses Salines) wurde es dann im Wind und Wellenschatten etwas ruhiger, sodass wir am Strand von Sant. Jordi vor der Hafeneinfahrt ankern konnten. Am späten Nachmittag verzogen sich auch die Regenschauer, sodass sogar noch ein Landgang möglich wurde.





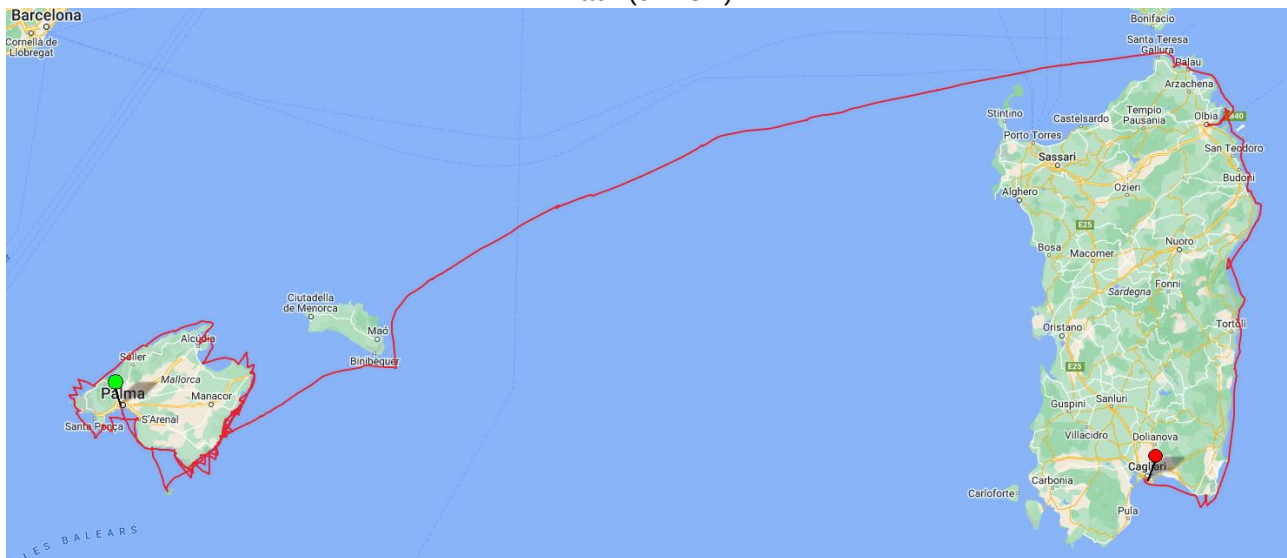
Bevor es zum Ausgangshafen in Palma zurück ging, führte ich die Crew noch in die interessante und schöne Bucht Cala Portals Vells, die ich bereits beim letzten Törn besuchte. Die Sandsteinauswaschungen und Höhlen sind dort einfach sehenswert.

12 Mallorca (Palma)-Sardinien (Cagliari)

27.5. - 1.7.

Crew: Skipper Uwe mit wechselnden Crews

Track (971 sm):



Skipper Uwe übernahm in meiner Törnpause für 5 Wochen das Schiff und segelt mit wechselnder Crew in den Balearen und Sardinien umher.

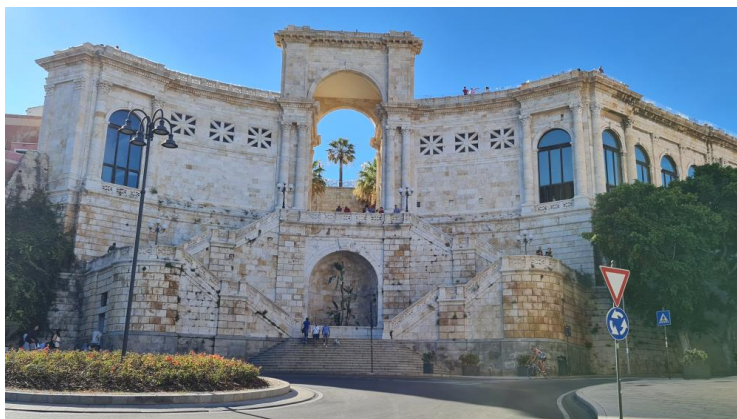
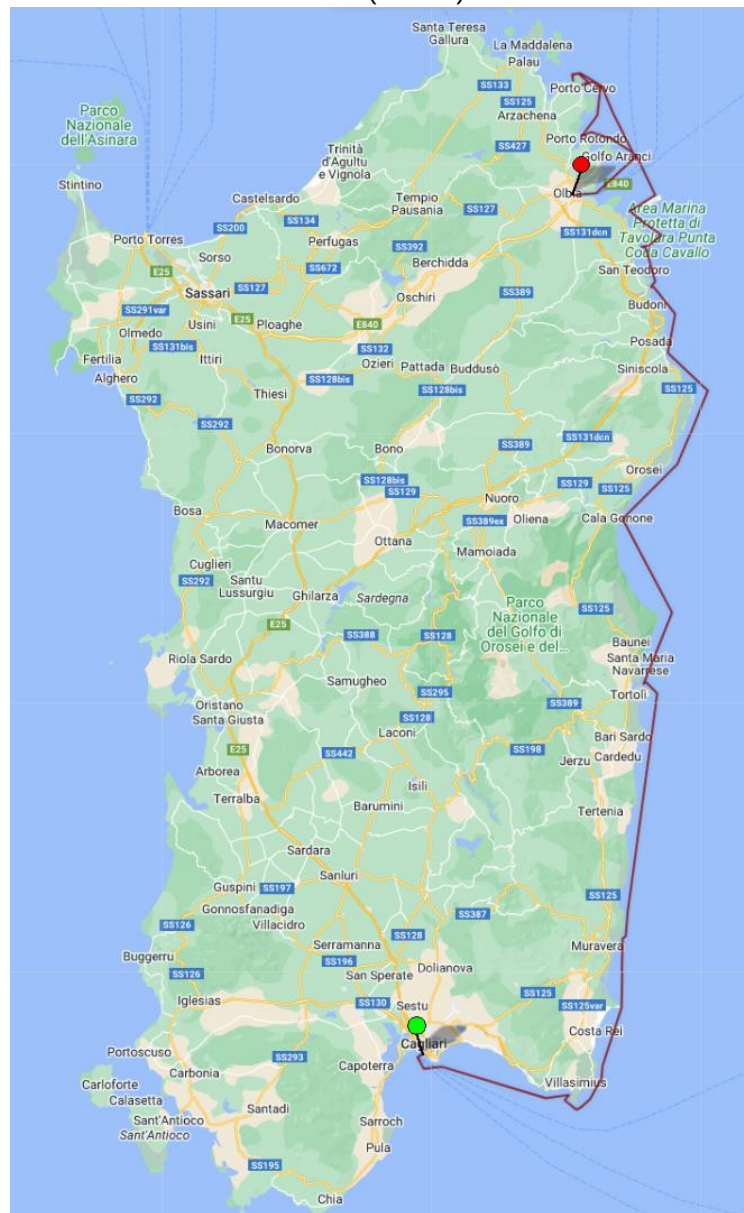
Für diesen Zeitraum gibt es keine Berichterstattung.

13 Sardinien (Cagliari-Olbia)

2.7. - 14.7.

Crew: Skipper Frank, Oleg+Rita, Marc

Track (200sm):



Cagliari Altstadt:

Skipper Uwe hat das Schiff sicher in die Marina Sant Elmo in Cagliari gebracht. Cagliari ist die Hauptstadt von Sardinien im Süden der Insel. Dort habe ich die Metropolis wieder unbeschadet und sauber übernehmen können, um innerhalb der folgenden 2 Wochen in den nördlichen Teil zu segeln.



13.1 Cagliari-Santa Maria Navarrese

3.7. – 6.7.

Die Winde sind hier zu dieser Zeit schon merkwürdig: Auf der Westseite Sardiniens kommt der Wind aus nordost, dreht um den Südteil herum und weht auf der Ostseite aus südost kommend nordwärts. Also entgegen dem Uhrzeigersinn immer an der Küste entlang, aber in der Regel nur nachmittags in Spitzen bis zu 18kn. Um nicht unnötig zu motoren, entschlossen wir uns für nur kurze Etappen und fuhren erst mittags los, an der Ostküste mit Spinnaker nordwärts, immer von Ankerplatz zu Ankerplatz. Die windstillen Vormittage nutzten wir, um zu baden oder für einen kurzen Landgang.

Die Hitze von über 30 Grad machte uns schon etwas zu schaffen. Das Wasser bot bei 27Grad auch nicht viel Abkühlung. Dafür war es überall glasklar, sodass man gut schnorcheln konnte. Die Küste ist voll gespickt mit schönen Sandstränden. Bei dem leichten Sommerwind (vermutlich durch Thermik bedingt) gab es keine nennenswerten Wellen, so dass man eigentlich überall an den Stränden, auch wenn es sich nicht um gut geschützte Buchten handelte, ankern konnte. Abends flaute der Wind immer ab, sodass wir ruhige Nächte hatten.



Nach 4 Tagen erreichten wir den kleinen Ort Santa Maria Navarrese. Dort gab es einen kleinen Supermarkt, in dem wir wieder unsere Vorräte auffrischen konnten.

13.2 Santa Maria Navarrese – Cala Luna

6.7. – 8.7.

Und immer weiter ging es nordwärts, vorbei an vielen Stränden. Bei Cala Luna wird die Küste felsiger. Im Kalkstein wurden vom Meer riesige Höhlen ausgewaschen. Ein Ausflugsziel für hunderte Tagesgäste, die mit keinen Booten dorthin gebracht werden. Auch wir machten dort Halt, um die bis zu 100m langen Höhlen zu erkunden. Der Seegang bescherte uns eine unruhige Nacht und am Morgen ein schwieriges und nasses Anlanden am Strand, doch die Strapazen haben sich gelohnt. Noch bevor die ganzen Touries kamen, konnten wir uns ganz in Ruhe alles anschauen.

Sehr eindrucksvoll:



13.3 Cala Luna-Isola Tavolara-Porto Cervo-Olbia

9.7. - 14.7.

Die Tage fingen an sich zu ähneln. Wir fuhren an der Ostküste nordwärts und fanden bei überwiegend ruhigem Wetter überall schönste Ankerplätze. Bei Temperaturen um die 30° und hoher Luftfeuchtigkeit (An einem Tag war es sogar neblig.) sind wir laufend im super klaren Wasser. Die versalzten Handtücher wollen gar nicht mehr trocknen. Der Himmel war allerdings meist etwas trübe, denn es lag Saharastub in der Luft.

Einen besonders schönen Ankerplatz fanden wir an der Insel Tavolara. Es war beeindruckend, an deren ca. 650m hohen Felswänden entlangzufahren und zu ankern.



Das nächste große Ziel war Porto Cervo (im Norden Sardiniens). Der Ort der Schönen und Reichen wurde in den 60er Jahren extra für sie erbaut. Wunderschön designte Gebäude, Luxusgeschäfte und Superyachten im Hafen laden zum Flanieren ein.



Anlegen wollten wir an diesem hochpreisigen Ort nicht. In der kleinen Nachbargebucht Cala Granu konnten wir gut ankern und mit dem Dinghi die 1,5sm nach Porto Cervo hineinfahren. Ein lohnenswerter Abstecher!



Nach Olbia war es von dort nicht mehr weit. Ich hatte schon Monate im Voraus für ein Nacht in der Marina einen Platz gebucht, denn zumindest für den Crewwechsel muss man mal mit Süßwasser das Schiff sauber machen und die Akkus vollladen können. Es wurde der teuerste Hafenplatz, den ich je hatte: 238€. Oleg und ich hatten in einer schweißtreibenden Aktion ordentlich zu tun, um das enorm verschmutzte Deck vom Saharastaub zu befreien. Für den eigentlichen Crewwechsel legten wir am Stadtkay an. Dort kann man kurzzeitig kostenfrei liegen (allerdings ohne Strom und Wasser). Dafür ist man direkt in der pulsierenden Altstadt. Zu Abschluss des Törns gingen wir abends gemeinsam mit einem Teil der neuen Crew (Christoph und Birgit) gut Essen.

14 Sardinien-Korsika

15.7. – 28.7

Crew: Skipper Frank, Christoph+Birgit, Walter+Brigitte

Track 264sm:



Bei diesem Törn geht es von Olbia im Norden Sardinien nach Bastia auf Korsika. Christoph und Birgit reisten schon 2 Tage früher an und übernachteten im Hotel. Mit ihrem Mietwagen erledigten sie schon am Vortag den Einkauf, sodass wir als Walter und Brigitte eintrafen, sofort ablegen konnten.

14.1 Olbia-Porto Cervo-Capo Testa-Bonifacio

15.7. – 17.7.

Als erstes Ziel nahmen wir uns Porto Cervo, den Ort der Schönen und Reichen, den man einmal gesehen haben sollte. Alle Gebäude, in den 60er Jahren errichtet haben etwas besonders, so auch die Kirche. Wir ankerten, wie bereits beim letzten Törn in der Nachbargebucht Cala Granu und fuhren am Morgen mit dem Dinghi dorthin.



Mittags gings weiter in den Norden Sardinien. In einer Bucht am Capo Testa fiel der Anker für die Nacht. Am nächsten Morgen fuhren wir nur ein kurzes Stück weiter in die nächste Bucht am Kap, denn dort war der Ausgangspunkt für eine schöne Wanderung (mit Klettereinlagen) durch eine bizarre von Wind und Wellen geformte märchenhafte Felsenlandschaft.



Von dort aus war die Überfahrt nach Korsika nur kurz (9sm). Wir trafen zu Mittagszeit noch rechtzeitig ein, um einen der heiß begehrten Liegeplätze in Bonifacio zu ergattern. Schon die Einfahrt ins Hafengelände durch eine hohe Felsenschlucht ist atemberaubend. Die Altstadt liegt spektakulär hoch auf den Felsen.

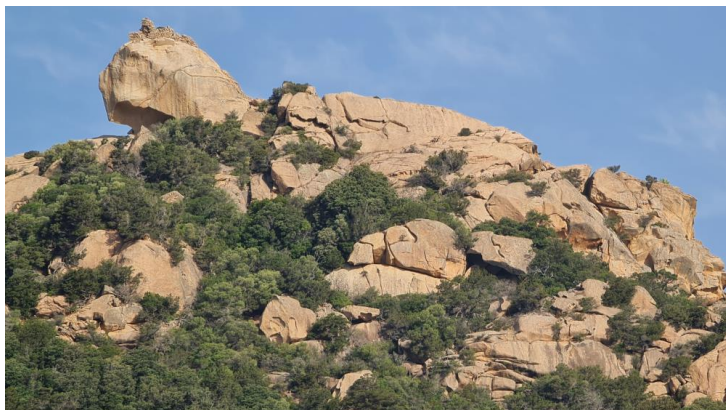
Im teuren Hafen haben wir es erst gar nicht versucht, einen Platz zu bekommen sondern sind gleich in einen Seitenarm gefahren, in dem es ein paar Plätze mit Mooringleinen an den Felsen gibt. Es gab keine Steganlage. Ich musste ins Wasser springen, um die Leinen hohlen zu können. Bei Seitenwind erwies sich die Aktion als schwierig, denn nur eine von 4 Leinen erwies sich als geeignet, die anderen waren irgendwo am Boden verhakt und zu kurz. Nach 30 Min. waren wir mit Heckleinen an Felsringen endlich fest. Wir beobachteten andere Segler, die es gar nicht schafften und aufgaben. Trotz der Mühen kassierte man am Morgen 50€ ab. Aber egal, Bonifacio ist es einfach wert! Wir erkundeten am nächsten Morgen die sehenswerte Altstadt auf dem Fels und genossen herrliche Ausblicke von oben.



14.2 Bonifacio-Propriano-Ajaccio-Calvi

18.7. - 20.7.

Aufgrund der Wetterlage und der schöneren Küste entscheiden wir uns, an der Westseite Korsikas hochzufahren. Der SW-Wind setzt in der Regel erst nachmittags ein (vermutlich durch Thermik) und bringt uns gemächlich voran. Zum Abend flaut er wieder ab. Gut, um ruhig ankern zu können. Wir finden schöne Ankerplätze in der Cala di Roccapina und bei Propriano. Die Cala ist umgeben von grandiosen Felsen. Einer sieht aus, wie ein Löwe. Bei einer schweißtreibenden Klettertour durch unwegsames Macciagelände ist es mir gelungen, den 144m hohen Kopf zu erklimmen. Von oben wurde man mit einer herrlichen Aussicht belohnt.





Die kleine Stadt Propriano ist nicht sehenswert. Wir nutzen lediglich die Gelegenheit unseren Proviant nachzufüllen. Der Ankerplatz dort erwies sich allerdings als ausgezeichnet. Wir lagen direkt vor einem kleinen netten Hotelstrand. Auf der Terrasse des Hotelrestaurants saßen wir abends direkt am Ufer vor unserem Schiff und wurden köstlich bewirtet. Am nächsten Tag ging es weiter nach Ajaccio, der Hauptstadt Korsikas und Geburtsstadt Napoleons. Für 135€ bekamen wir spontan einen Liegeplatz im Hafen. Er liegt direkt an der Citadelle und an der Altstadt. Am Nachmittag blieb noch ausreichend Zeit, alles zu besichtigen. Die Citadelle bietet außer ein paar alten Kasernenbauten nichts Attraktives, aber die Altstadt ist durchaus sehenswert, denn sämtliche Straßen sind voll gespickt mit netten Freiluft-Gaststätten und Straßenkaffees. Wir essen aber trotzdem an Bord.



Mit vollen Wassertanks und Batterien ging es am nächsten Tag weiter nordwärts. Wir fanden eine wirklich schöne, einsame Ankerbucht. Am Strand sah man ab und zu wilde Kühe, die fast wie Ziegen in den Felsen umher kletterten. Es wäre alles perfekt, wenn nicht gerade die heranrollende Dünung für reichlich Schiffsbewegung und eine unruhige Nacht gesorgt hätte. Mit reichlich Wind und Wellen ging es am nächsten Tag weiter nordwärts nach Calvi.





Die Altstadt ist umgeben von einer Festungsmauer und absolut sehenswert. Man fühlt sich in eine andere Zeit versetzt. Es war nicht einfach dorthin zu gelangen, denn wir hatten 20-25 kn Wind. Schon das Festmachen an einer Boje (für 70€) war trotz Unterstützung der Marineros schwierig. Die Fahrt mit dem Dinghi gegen Wind und Wellen wurde zu einer nassen Angelegenheit. Wir wurden jedoch entschädigt durch schönste Ausblicke auf den Hafen und angenehme Altstadtatmosphäre.

14.3 Calvi-Saint Florent-Macinaggio

23. - 25. 7.

Nach Calvi ist das nächste interessante Städtchen nicht weit: Saint Florent. Bei schwachem zog uns der Spinnaker dorthin. Wir ankerten direkt vor der Hafeneinfahrt.



Der kleine Ort mit Festungsanlage war schnell erkundet. In einer der zahlreichen Restaurants am Hafen ließen wir uns anschließend köstlich mit Gerichten in Bioqualität bewirten.



Wir genossen sprichwörtlich die Ruhe vor dem Sturm, denn die nächsten Tage wurden anstrengend. Ein starker Mistral aus NW kündigte sich an. Wir mussten so schnell wie es ging um das Cap Corse auf die windabgewandte Seite kommen, um in einen geschützten Hafen zu gelangen. Das war nicht einfach, denn starke vorübergehende Böen gegenan zwangen uns, in etwas ruhigeren Buchten auf Abschwächung zu warten. Abends erreichten wir dann endlich den Hafen von Maginaccio. Wir hatten Glück und bekamen ohne Reservierung sofort einen Liegeplatz für 2 Tage.

In der Nacht ging es dann so richtig los. Bei Böen bis zu 50kn klapperte und heulte der Hafen. Das Schärfste war jedoch ein ganz unerwarteter Temperatursprung am späten Abend von 29° auf 37°C. Der fönartige Wind wurde unerträglich. Nach ein

paar Stunden fing es dann stark an zu regnen und die Luft kühlte sich wieder ab. Am nächsten Morgen war das ganze Schiff braun. Eine Saharastaubwolke hatte sich über uns abgeregnet und zwang uns zu einer ungeplanten Bootswäsche. Ich nutzte die Zwangspause im Hafen neue Starterbatterien zu besorgen. Es wurde dafür auch höchste Zeit, denn der Steuerbordmotor ließ sich nicht mehr starten (nur durch Parallelschaltung beider Batterien). Zum Glück gab es eine Schiffsmotorenwerkstatt, die passende Batterien hatte. Mit der Sackkarre konnte ich sie dann abholen. Während es weiter stürmte, haben Christoph und ich die Blei-Akkus dann gleich für beide Motoren eingebaut.



An Nachmittag widmete ich dann einer weiteren Baustelle. Bei der letzten Ankeraktion ist eine Naht in einem der Trampolinnetze ausgerissen und Birgit beinahe ins Wasser gefallen. Nun war klar, dass inzwischen durch UV-Licht und Wellenschlag (nach 7 Jahren) die Nahtfäden mürbe geworden sind und nachgenäht werden müssen. Und so zog ich wieder los, um einen Segelmacher ausfindig zu machen. Es gab zwar keinen im Ort aber wenigstens eine Näherin, die bereit war, innerhalb der nächsten 4 Tage die Nähte der Netze nachzunähen. Dafür musste ich sie natürlich ausbauen und hinbringen. Die entstandenen Löcher waren gefährlich und schränkten die Segelaktivitäten in den Folgetagen etwas ein.

14.4 Macinaggio-Erbalunga-Bastia

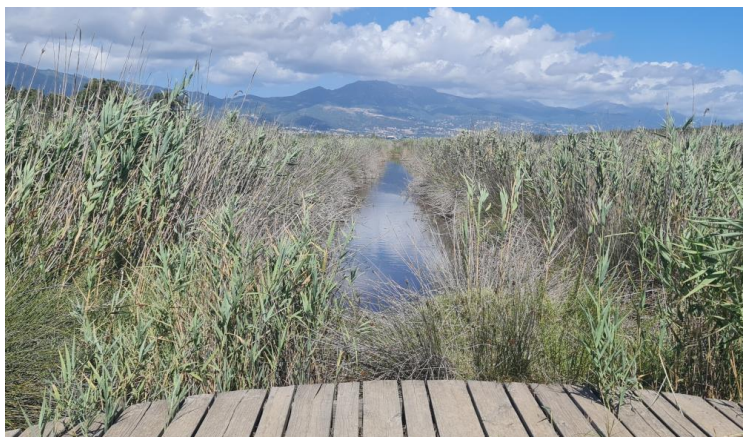
26. - 28. 7.

Nach 2 Tagen legte sich der Sturm etwas. Wir warteten noch bis zu Mittag und dann wagten wir es, loszusegeln. Anfangs noch bei 20kn flaute der Wind erstaunlich schnell ab und bescherte uns eine ruhige Nacht. Wir ankerten bei dem im Törnführer gepriesenen schönsten Ort am Cap Corse: Erbalunga. Und tatsächlich: Idyllisch auf den Klippen erbaut, boten die alten Gemäuer und der Genuesenturm ein schönes Bild. Wir fuhren mit dem Dinghi in den winzigen Hafen und fanden eine Gaststätte mit einer Terrasse direkt am Meer zum Dinner, so dicht, dass die heranrollenden Wellen manchmal Wasser bis auf den Tisch spritzen. So gut, wie wir dort saßen, so schlecht war allerdings das Essen. Keiner war damit so richtig zufrieden.

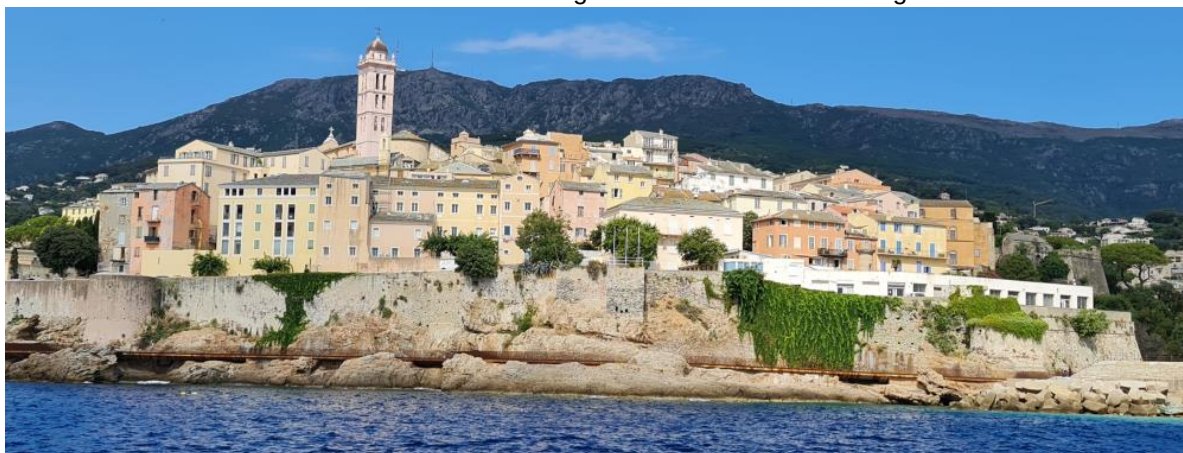


Wir zogen es vor, den restlichen Abend an anderer Stelle fortzusetzen. Auf dem netten Platz vor dem Hafen schien sich das abendliche Leben zu konzentrieren. Bei korsischem Wein ließen wir den Abend dort ausklingen.

Nach Bastia war es dann nicht mehr weit. Nur waren wir einen Tag zu früh dort, und so fuhren wir daran vorbei und ankerten weiter südlich am langen Sandstrand. 500m im Hinterland, befand sich eine große Lagune (Naturschutzgebiet), zu der es sich lohnte hinzuwandern. Die Wege durch das schilfreiche Gebiet waren teilweise mit Bohlen befestigt. Es gab mehrere Aussichtspunkte zur Vogelbeobachtung, doch komischerweise ließen sich keine Vögel blicken.



Für den letzten Törnntag versuchten wir, in den beiden Sportboothäfen von Bastia einen Liegeplatz zu bekommen. Doch es gab keinen für uns. Südlich der Zitadelle konnten wir allerdings ankern und mit dem Dinghi hineinfahren.



Die Altstadt hat Charme. So einige Gebäude sind zwar marode, dennoch machte es Spaß, in den Gassen umherzulaufen. Die Festungsmauern sind beeindruckend. Gleich darunter liegt der kleine Hafen.

Walter und Gitti verlassen am nächsten Morgen das Schiff. Ich bringe sie und ihr Gepäck mit dem Dinghi zum Hafen. Weiter mit dem Bus gelangen sie zum Airport.

Christoph und Birgit bleiben noch an Bord, um mir in der folgenden Arbeitswoche zu helfen.

15 Arbeitswoche in Bastia (Korsika)

29.7. – 4.8.

Anwesende: Skipper Frank, Christoph, Birgit

Alle paar Monate ist es nötig, Zeit einzuplanen, um sich intensiver mit Bootspflege und Wartungsarbeiten beschäftigen zu können. Gut ist es, wenn dabei Helfer zur Hand gehen. Dieses Mal hatte ich Glück und konnte auf die Mithilfe von Christoph und Birgit zurückgreifen. Die Woche war vollgepackt mit den unterschiedlichsten Arbeitspaketen. Einen Hafenplatz hatten wir nicht, alles musste auf einem Ankerplatz bei Bastia erfolgen. Geschützte Buchten gibt es dort nicht. So war das Gelingen stark vom Wetter abhängig. Es war uns aber gnädig und so konnten wir neben vielen anderen Kleinigkeiten diese Dinge erledigen:

- Unterwasserschiff und Propeller von Bewuchs befreien
Trotz Atemluftkompressor eine anstrengende Angelegenheit, da man zusätzliche Kräfte aufwenden muss, um sich irgendwie unter Wasser bei Strömung und Wellen festzuhalten.
- Rümpfe reinigen
Über Wasser verschmutzen die Rümpfe mit der Zeit und vergilben. Da helfen nur starke Reinigungsmittel. Trotzdem keine leichte Angelegenheit, diese Arbeit vor Anker vom wackligen Schlauchboot zu erledigen. Einer putzt, der andere hält fest und spült nach.
- Deck reinigen
- Motorwartung
- Getriebe (Saildrive) Öl Wechsel
Der Ölauslass befindet sich im Wasser (bei den Propeller-Wellen). Zum ersten Mal versuchten wir die Methode, unter Wasser einen Schlauch an den Auslass anzuschließen und das alte Öl darüber mit einer Handpumpe abzusaugen. Und es gelang! Auf diese Art und Weise können wir nun jährlich den Ölwechsel vornehmen, ohne dass das Schiff aus dem Wasser gehoben werden muss.
Das Öl muss regelmäßig erneuert werden da, die Welldichtungen bei den Propellern nicht 100 %ig abdichten, so etwas Wasser eindringt und sich mit dem Öl vermischt.
- Schlauchboot und Fender-Pflege
(Intensiv-Reinigung und Konservierung)
- Gennaker-Rolleinrichtung reparieren und warten
- Kleine Gelcoatschäden ausbessern
- Bimini-Dach Befestigungsbolzen nachziehen
Sie lockern sich ab und zu.
- Die reparierten Trampolin-Netze wieder einbauen-
Beim letzten Törn waren Nähte gerissen und mussten beim Segelmacher nachgenäht werden.
- Flexfugen in der Eignerduche erneuern
- Rollen, Blöcke, Reißverschlüsse gängig machen (mit Gleitspray)

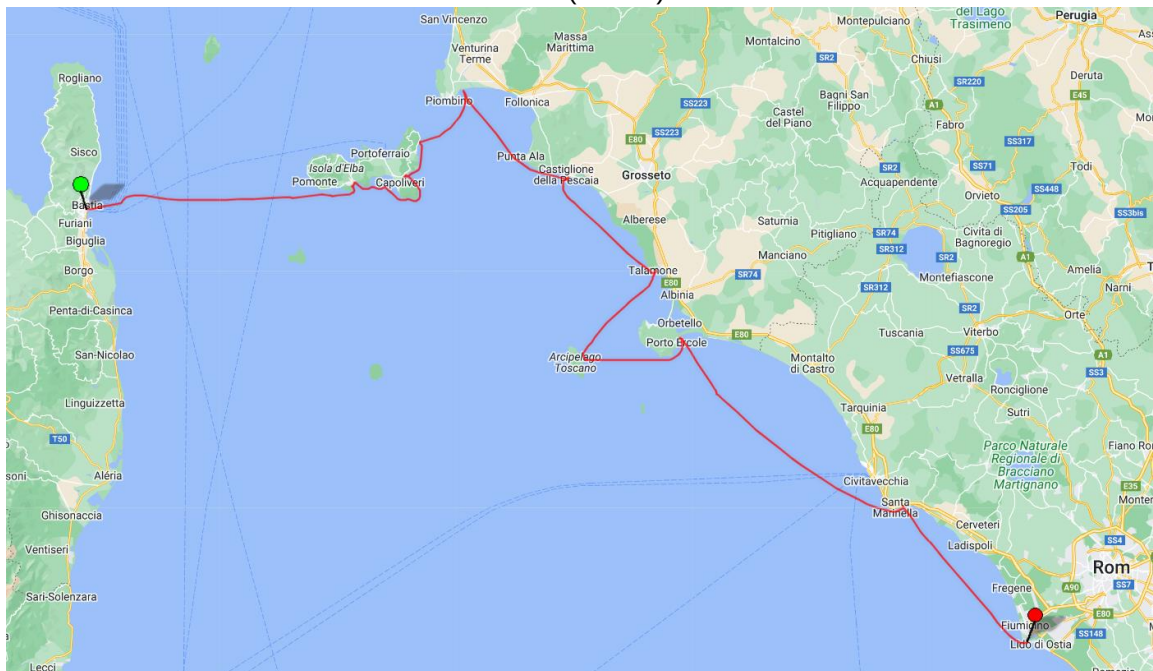
Vielen Dank an Christoph und Birgit für ihre Unterstützung!

16 Korsika (Bastia)-Rom (Ostia)

5.8. – 18.8.

Crew: Skipper Marten+Tanja, Christoph, Freund von Marten

Track (207sm):



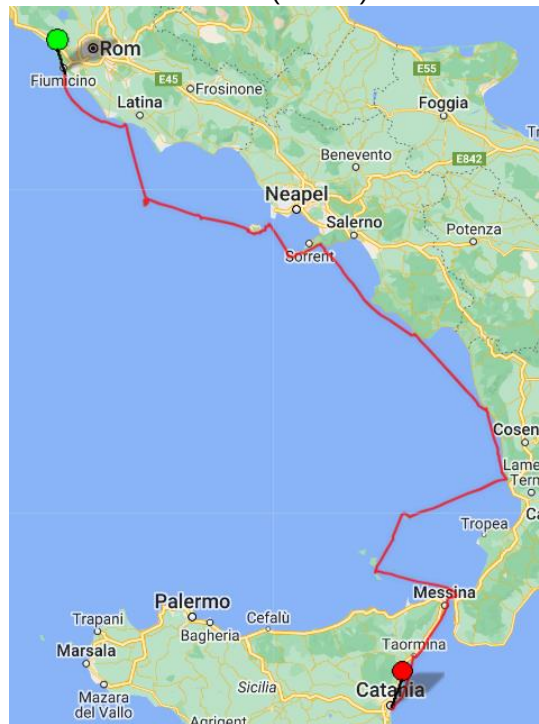
In meiner Törnpause übernahm Skipper Marten das Schiff und segelte mit eigener Crew von Korsika über Elba weiter nach Rom. Alles ging gut.
Für diesen Zeitraum gibt es von mir keine Berichterstattung.

17 Rom (Ostia) – Sizilien (Catania)

19.08. – 08.09.

Crew: Skipper Felix mit eigener Crew

Track : (461sm):



In meiner Törnpause übernahm Skipper Felix für 3 Wochen das Schiff und segelte mit eigener Crew von Rom an der italienischen Küste entlang südwärts, zu den Liparischen Inseln, bis nach Sizilien (Catania). Dann übernahm ich wieder. Dass bei einem Törn was kaputt geht, ist normal. Der Verschleiß ist groß. Aber die diesem Törn häufte sich einiges: Der Generator fiel aus (keine Zündung) und ließ sich nicht reparieren. Bei der neuen Ankerwinde ist ein Plastikteil abgebrochen, das verschleißend die Kette an die Nuss drückt. Eine absolute Fehlkonstruktion. Ein Umlenkblock der SPI-Schot brach, 2 Kratzer im SPI Segeltuch (hat die Crew mit Tape übergeklebt) zum Schluss stieg noch beim Bootswaschen der 230V Inverter aus, ließ sich aber zu Glück irgendwann wieder resetten. Er verträgt nicht die hohen Einschaltströme des Hochdruckreinigers und darf nicht am Bordnetz betrieben werden.

Es blieb somit für mich so einiges zu reparieren.

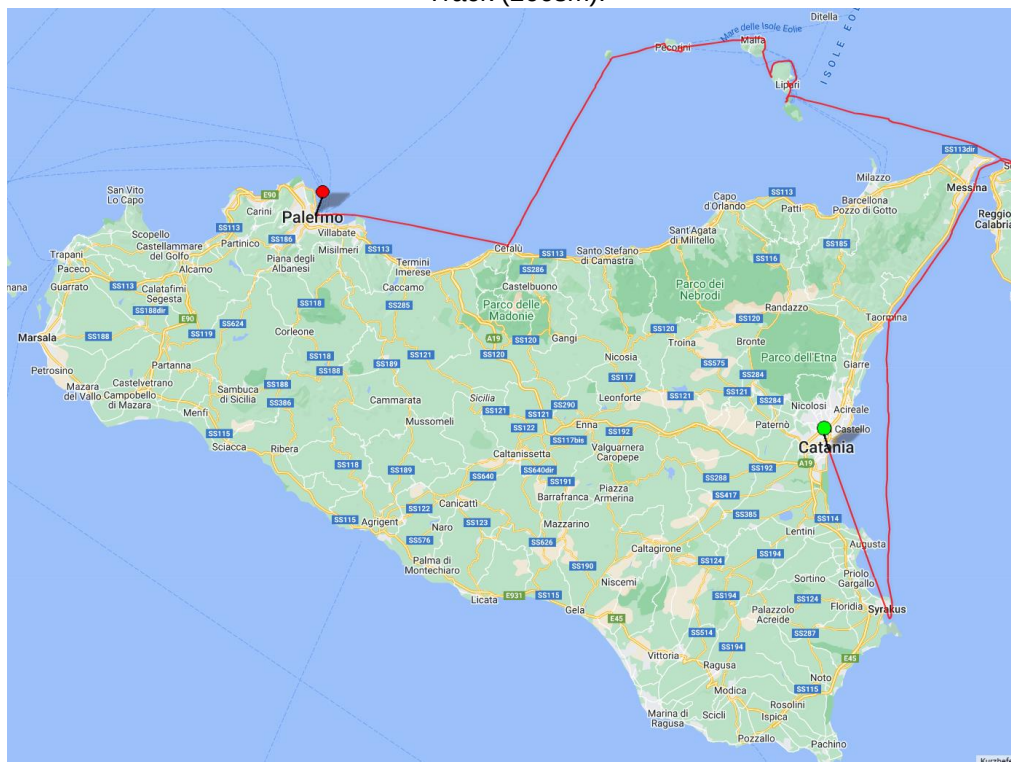
Felix kam trotz starken Windes ohne weitere Schäden im Zielhafen an und übergab das Schiff sauber und ordentlich. Später entdeckte ich eine große Delle im Unterwasserschiff von Dinghi. Jemand muss das Boot bei Wellengang hart auf einen Felsen aufgesetzt haben. Das kann nicht unbemerkt geblieben sein. Traurig, dass mir keiner Bescheid gegeben hat. Für diesen Zeitraum gibt es von mir keine weitere Berichterstattung.

18 Sizilien, Liparische Inseln (Catania-Palermo)

9.9. – 22.9.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Rainer, Jana, Roland

Track (266sm):



Mit schwerem Aufgabegepäck mussten wir diesmal anreisen, um alles, was so an technischem Equipment benötigt wurde mitzubringen. Mit dabei z.B. ein neuer Generator, neue Sonnensegel, Ersatzteile für die Ankerwinde und der reparierte AIS-Empfänger.



Die Anreise gestaltete sich schwierig, da 2 Tage vor Abflug unser Flug annulliert wurde (wegen Streik in Italien). Zum Glück konnten wir auf einen Tag früher umbuchen, brauchten aber eine Hotelübernachtung in Catania. Der Ersatzflug ging über München. Und wieder hatten wir Pech: Aufgrund von Verspätung schafften wir nicht unseren Anschlussflug. Er wurde umgebucht auf 4 Stunden später. Gegen Mitternacht kamen wir dann endlich in Catania an. Der Rest der Crew traf planmäßig erst 2 Tage später ein, da war der Spuk vorbei und alles ging wieder planmäßig. Vor dem Törnstart musste natürlich eingekauft werden. Der Weg zu einem vernünftigen Supermarkt war weit, aber der Bollerwagen half, alles zum Schiff

zu bringen. Abends gingen wir dann gemeinsam in die schöne Altstadt zum Dinner.

18.1 Catania-Syrakus-Taormina

10. – 12.9.

Auf Wunsch der Crew ging es am ersten Törnstag erstmal 30sm südwärts. Ein Abstecher, der sich gelohnt hat, obwohl wir fast alles motoren mussten.

Herrschte in Catania bei alter Bausubstanz noch maroder Charme, war in Syrakus alles fein herausgeputzt und sauber und noch viel schöner anzusehen. Alte Adelspaläste auf Schritt und Tritt. Die alten Römer haben auch viele Spuren hinterlassen. Ihre Tempelsäulen wurden eindrucksvoll in der Kathedrale verbaut.



Das nächste lohnenswerte Ziel war Taormina, eine alte römische Stadt auf dem Fels.

Wieder mussten wir die Motoren bemühen. Wind, Wellen und Strömung kamen uns entgegen, manchmal schafften wir nur 4 kn über Grund und die Strecke war lang: 50sm. Erst abends kamen wir an. Wir fanden ein Mooringfeld vor, in dem man für 60€ an einer Boje festmachen durfte. Am nächsten Morgen machte sich die Crew auf den Weg, den historischen Ort zu besichtigen, während ich an Bord blieb, um in Ruhe ein paar anstehende Arbeiten erledigen zu können (z.B. die Reparatur der Ankerwinde). Oben in Taormina gab es ein erstaunlich gut erhaltenes römisches Theater mit Blick auf den Vesuv zu besichtigen, das sogar heute noch in Betrieb ist. Ansonsten war auch das gesamte Altstadt Ensemble einen Besuch wert.



18.2 Taormina- Straße von Messina-Liparische Inseln (Vulkano, Stromboli)

13.9. - 16.5.

Schon seit Tagen blies Nordwind durch die Straße von Messina. Komischerweise bildete sich stets erst hinter der Meerenge weiter südwärts der Düseneffekt auf. Obwohl noch in Taormina Windstille herrschte, kam uns bald eine unangenehme Hackwelle entgegen. Weiter nordwärts wussten wir dann warum. Der Wind kam uns plötzlich mit 20-25kn entgegen. Eigentlich sollte wenigstens die Strömung mit uns sein, doch davon war kaum was zu merken, denn der Wind trieb das Oberflächenwasser vor sich hin. Mit beiden Motoren schafften wir es gerade so, mit 4kn gegenan zu bolzen. Die kurzen Wellen türmten sich auf 1,5m auf. Bei Strömung gegen Wind kein Wunder. Nach 3 Stunden war der Spuk dann vorbei. Je enger die Durchfahrt wurde, um so weniger wurden Wind und Wellen, doch das Wasser schien in der Strömung, die nun mit 1,5kn mit uns war, zu kochen. Alle waren froh, die Passage geschafft zu haben und werden sich wohl lange daran erinnern. Am italienischen Stiefel fanden wir unweit der Meerenge einen guten Ankerplatz direkt an einem Badestrand am Ort Scilla. Ein Landgang lohnte sich nicht mehr, aber das Panorama am Abend war schön und bunt.



Der nächste Tag begann leider wieder Windstill. Unser Ziel auf den Liparischen Inseln (Vulkano) war 50sm entfernt. Und wieder mussten wir die Motoren bemühen. Das wurde nun so langsam ärgerlich, da wir bisher noch nicht so richtig segeln konnten. Erst am Nachmittag kam eine leichte Brise auf, mit der wir uns vom Spinnaker etwas ziehen lassen konnten. Die Ankerbucht auf Vulkano war brechend voll. Über 30 Boote ankerten schon viel zu eng. Wir hatten Mühe, außerhalb des Feldes einen Platz zu finden, an dem wir den Anker in noch akzeptabler Tiefe fallen lassen konnte. Es wurden schließlich 13m. Und es kamen immer mehr Boote, die sich noch hinter uns einreihen mussten.



Nach einer ruhigen Nacht brachen wir gleich vor dem Frühstück auf, um im noch in der Morgenkühle auf den 370m hohen Vulkankrater zu steigen. Die Strapazen wurden mit reichlich Fotomotiven belohnt. Aus zahlreichen Löchern traten giftige Schwefeldämpfe aus. Entsprechend roch die Luft stellenweise nach faulen Eiern. Die Ausblicke auf den Kratersee und die Insel waren atemberaubend.



Nach der Tour wollten wir uns in einem Schlammbad erholen, doch es war geschlossen. Und so fuhren wir mit dem Dinghi zurück zu Schiff, um am Abend wieder an Land zu fahren und Essen zu gehen. Wir folgten einer Empfehlung, die uns ins Fischrestaurant „The King of fish“ führte. Wir saßen direkt am Strand und wurden köstlich mit Frischfisch (Kilo 50€) bewirtet. Alle waren zufrieden.



Noch am Abend buchten wir eine Bootstour, die uns am nächsten Nachmittag zu Insel Stromboli führen sollte. Wir versprachen uns davon, dort in der Nacht Lavaausbrüche beobachten zu können.



Das kleine Ausflugsschiff Paloma brachte uns mit einem Zwischenstopp und Landgang auf der Insel Panarea recht schnell (mit fast 20kn) zum Stromboli. Dort hatten wir 2h Zeit uns auf der Insel umzusehen und Essen zu gehen. Dann ging es in die Nacht hinein, um in größerem Abstand die Eruptionen zu beobachten. Zwischen durch gab es immer wieder einen kurzen Halt an interessanten vulkanischen Klippen.



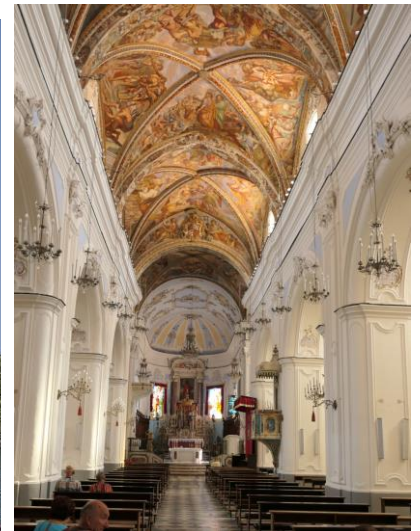
Etwa alle 10 Min. speite der Stromboli kurz Feuer. Das war nur im Dunkeln zu erkennen und schwierig zu fotografieren



18.3 Liparische Inseln (Lipari-Salina-Filicudi-Alicudi)

17.9. -19.9.

Die Schwachwindwetterlage hielt an. Segeln war kaum möglich, die Bedingungen, die Vulkaninseln zu besuchen dafür ideal. Auf den steil abfallenden steinigen Gründen ist das Ankern nämlich nur bei schwachem Wind empfehlenswert. Hafenplätze gibt es kaum. Und so tuckerten wir weiter zur Hauptinsel Lipari. Die Stadt am Fährhafen ist sehr touristisch und schön.



Besonders sehenswert die Kathedrale auf dem Festungshügel mit ihrer bemalten Decke, nebst altem Kreuzgang und archäologischem Museum.



Weiter westwärts werden die Inseln immer kleiner und beschaulicher.



Während Salina noch einen hübschen Hafenort hat, sind es auf Filicudi und Alicudi nur noch ein paar wenige Häuser. Trotzdem war es auf Filicudi interessant anzulanden, denn auf einem Hügel gab es noch gut erhaltene prähistorische Siedlungsreste zu besichtigen.



Der Ausblick von dort oben: Atemberaubend.



Es gab aber noch mehr zu entdecken: Auf der anderen Inselseite die sogenannte Blaue Grotte, in die man mit dem Dinghi tief hineinfahren konnte.

Für die letzte und kleinste Insel Alicudi blieb zur Besichtigung keine Zeit mehr. Wir kamen erst abends an und machten für die Nacht an einer teuren Boje fest (70€).

18.4 Lipparische Inseln (Alicudi)-Cefalu-Palermo

20.9. - 21.9.

Mit schwachem Wind fahren wir wieder mit Motor 36sm zurück nach Sizilien und ankern in der Bucht westlich der Altstadt von Cefalu vor beeindruckender Kulisse (besonders Nachts).



Es machte Spaß durch die Gassen zu wandern.

Das Endziel Palermo lag nun nur einen Tagestörn entfernt. Um mittags anzukommen, starteten wir schon bei Sonnenaufgang. Und wieder liefen die Motoren. In der Marina Adorno angekommen, wurden es für diesen Törn knapp 58 Motorstunden. Ein Rekord. Dafür konnten wir auf den Liparischen Inseln überall ankern, wo wir wollten. Während die Crew am Nachmittag die Zeit nutzte, Palermo zu erkunden, machte ich das Deck sauber. Die Freude, mal wieder ein sauberes Schiff zu haben, hielt allerdings nur kurz. Am nächsten Morgen brannte es in der Nähe. Die Rauchschwaden brachten Holzasche mit sich, die gleich wieder alles verschmutzte. Am nächsten Tag regnete es zum Glück mal heftig, sodass ich nicht noch einmal alles abspülen musste.

Besonders sehenswert in Palermo: Die Kathedrale



---und die schönste aller Kirchen in Palermo: Sant Catarina (ein Gesamtkunstwerk)

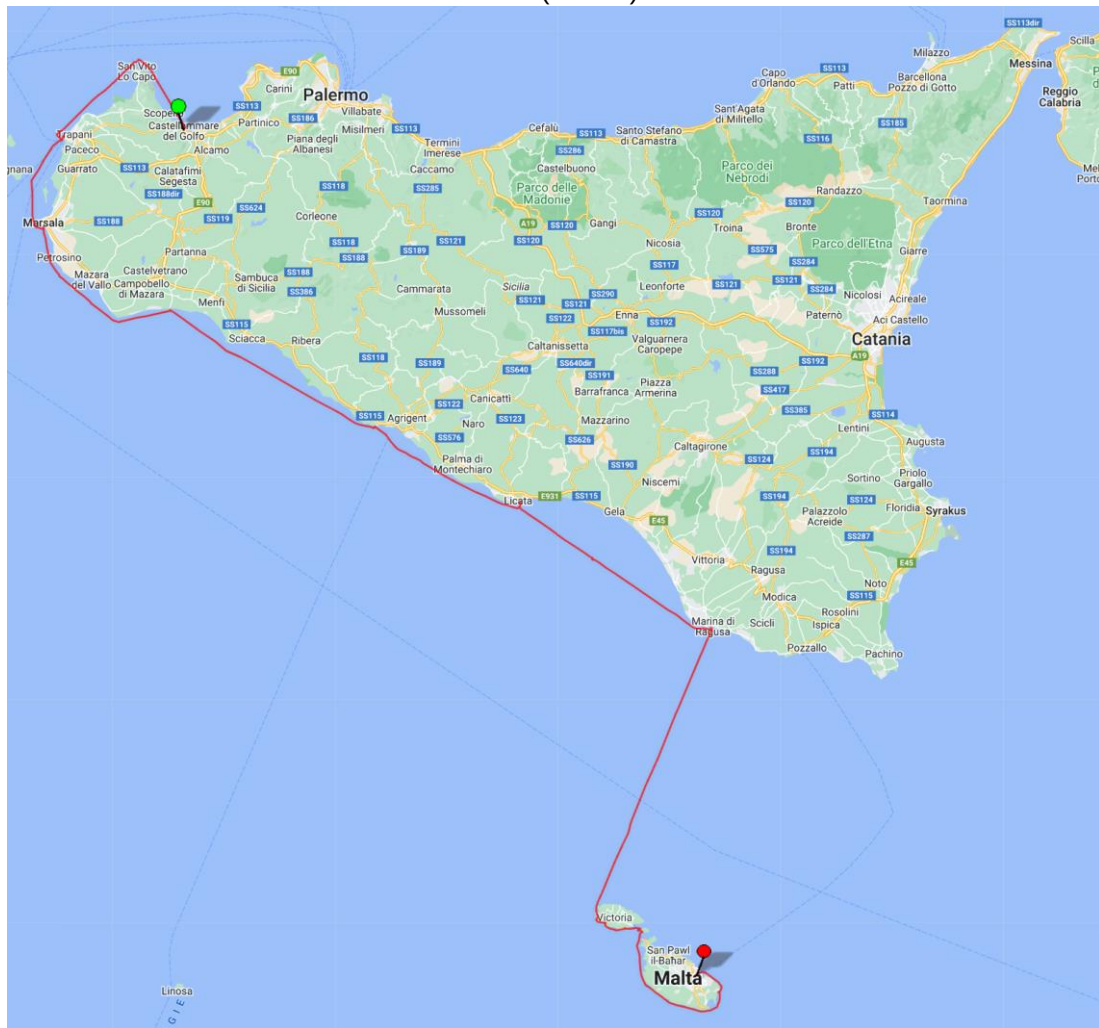


19 Sizilien (Palermo)-Malta

23.9. – 6.10.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Bernhard, Reiner, Erhard

Track (264sm):



Vor dem Törnstart musste wie immer mit der neuen Crew eingekauft werden. In der Nähe gab es keinen akzeptablen Supermarkt. 2km entfernt fanden wir einen Lidl, bei dem wir alles bekamen. Zurück ging es mit einem Großraumtaxi. Was waren wir froh, dann endlich alles verstaut zu haben.

In der Nacht stürmte und regnete es ordentlich.

19.1 Palermo-Castellammare-Trapani-Marsala-Selinunte

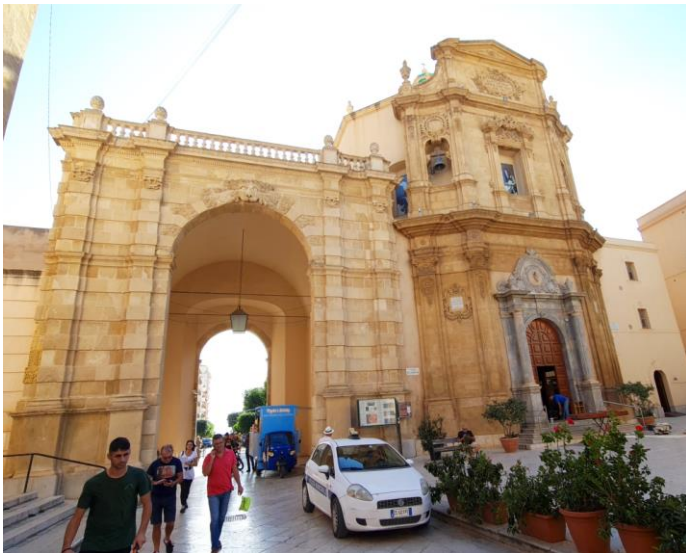
24.9. - 27.9.

Am Morgen des ersten Törntages war der Wind noch kräftig. Bei 17kn Gegenwind stampften wir ungemütlich gegen die Wellen voran. Erstes Ziel war Castellammare. Zum Glück konnte ich dort einen Hafenplatz buchen, denn Ankern wäre wetterbedingt nicht möglich gewesen. Der Ort erwies sich als recht nett.



Am nächsten Tag das gleiche Spiel. Wieder mit Motoren gegen starken Wind und Wellen, dann noch etwas Segeln mit erstem Reff. Auf einmal gab es einen Knall und das Großsegel flatterte. Schnell war klar, dass die Reffleine gerissen war. Und wieder am Vorliek. Das geschah in diesem Jahr nun schon zum zweiten Mal. Wir fuhren in den Hafen von Trapani und mussten erstmal den Schaden reparieren. Dabei fiel uns auf, dass die Umlenkrolle über die die Vorliek-Reffleine aus dem Baum geführt wird, spurlos verschwunden war. Da keine Bruchstücke zu finden waren, musste sie wohl schon länger fehlen. Und ohne Rolle scheuert sich die Leine unter Last natürlich schnell auf. Und so gab es gleich 2 Baustellen. Es musste eine erstmal neue Rolle her. Die ist Teil des Baumes und kein Standardprodukt. Es gelang uns, aus einem Block eine Rolle mit ähnlichem Durchmesser auszubauen und an die Wellenachse anzupassen (durch Aufbohren). Sicher nur eine vorübergehende Lösung. Der Einbau war einfach. Schwieriger war es dann eine neue Leine in den Baum einzuziehen. Dazu musste hinten der Baum geöffnet werden. Aber auch das haben wir geschafft. Zum Landgang blieb dann kaum noch Zeit. Auch am dritten Tag blies der Wind noch kräftig, doch der Kurs ging nun südwärts und der Wind kam achterlich. Nur mit dem Groß düsten wir bei 22kn Wind vor den Wellen bequem nach Marsala. Und wieder bekamen wir einen Hafenplatz. Man merkte, die Hauptsaison ist vorbei.

Auch Marsala ist ein nettes Städtchen. Leider war die Hauptattraktion, ein archäologischer Park mit Museum geschlossen. Dafür gab es schöne Gebäude in der Altstadt zu sehen.



Archäologie pur bekamen wir aber am nächsten Tag zu sehen. Mit achterlichen Winden um die 15kn ging es bequem und schnell weiter nach Marinella Di Selinunte. Hier gab es die bedeutendste Ausgrabungsstätte Siziliens zu sehen. Die griechische Stadt und Tempelanlage Selinunte (früher die Kolonie Megras 628v. Chr.). Mit Elektrokarren sind wir durch das riesige Gelände gefahren worden, konnten an verschiedenen Punkten aussteigen und in den Säulenfeldern umherlaufen.



19.2 Selinunte-Licata-Ragusa

28.10.-30.10.

Bei so viel Sehenswürdigkeiten und antiker Kultur, war es angenehm, mal wieder zu ankern und die Natur auf sich wirken zu lassen. Einen schönen Platz fanden wir weiter ostwärts an den Kreidefelsen der Punta Grande. Sie erinnerten stark an die von Rügen.





Ohne Landgang führen wir weiter nach Licata und schauten uns schon mal meinen Winterliegeplatz an. Der Ort ist unspektakulär, aber die Hafenanlage mit Ihrem großen Leuchtturm ganz passabel.



Nobler und touristischer ging es im Badeort Ragusa zu. Die Marina ist modern, riesig und liegt direkt neben einem langen Sandstrand mit Promenade.



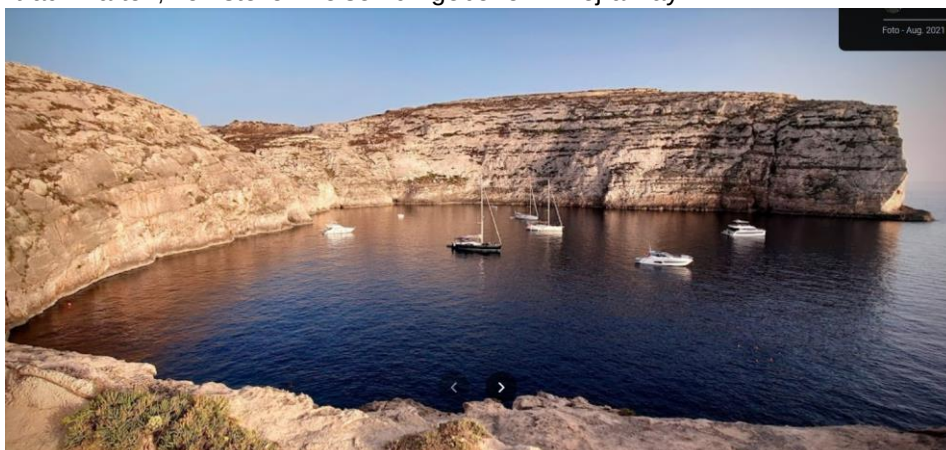
Der Ort ist übervoll mit Gaststätten. Wir nutzten gleich die Gelegenheit, Essen zu gehen.

Typisch für diese Tage: Der Wind folgte der Tagestemperatur. Morgens flaute, nachmittags pünktlich zu Anlegen blies es mit bis zu 20kn. Trotz Seitenwind ist es uns ganz gut gelungen, rückwärts anzulegen. Zum Glück halfen stets die Marineros mit den Mooringleinen.

19.3 Sizilien (Ragusa)-Malta Region (Gozo-Comino)

1.10. - 3.10.

Während der 48sm langen Überfahrt von Sizilien nach Gozo (Die westlich vorgelagerte Insel von Malta) war der Wind leider zu schwach zum Segeln. Wir starteten schon bei Sonnenaufgang die Motoren. 10 Stunden später, nach ruhiger Fahrt fiel der Anker in der traumhaften, von steilen Felsen umgebenen Dwejra Bay.



(von Google Maps)

Unweit davon gab es mehrere vom Wasser ausgespülte Höhlen, in die man mit dem Schlauchboot hineinfahren konnte. Eine davon entpuppte sich als 100m langer Tunnel, der in einen kleinen Binnensee (Il Qawra) führte. Kleine Fischerboote nutzen ihn als natürlichen Hafen. Leider hatte keiner einen Fotoapparat mitgenommen, deswegen hier ein paar Google Maps Fotos:



Am nächsten Tag blieben wir auf Gozo und fuhren gemütlich an der schönen Steilküste weiter nach Xlandi. Xlandi ist ein kleiner netter Fischerhafen und Badeort mit vielen Gaststätten direkt am Wasser. Hier konnten wir mit dem Dinghi anlegen



und mit dem Bus in die Hauptstadt von Gozo „Victoria“ fahren. Ein lohnenswerter Ausflug. Victoria hat nicht nur eine nette Altstadt, sondern auch eine sehr sehenswerte Festungsanlage mit Kirche von der man schönste Ausblicke genießen kann.





Nach so viel Kultur und Trubel suchten wir uns eine ruhige einsame Bucht für die Nacht. Sie war so schmal, dass wir uns zusätzlich mit einer Heckleine an den Felsen festmachen mussten.

Am nächsten Tag ging es vorbei an Gozos Fährhafenstadt:



....bewacht von einer Festungsanlage:

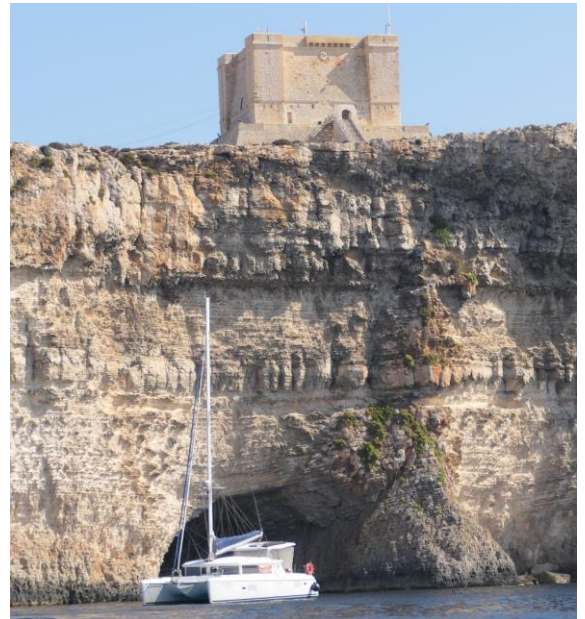


Zwischen Gozo und Malta gibt es noch eine kleine Insel: Comino. Dort gibt es die Blue Lagoon. Wahrscheinlich der beliebteste Ausflugsort der ganzen Malta Region. Unglaublich, wie viele kleine Und große Ausflugsboote sich dort im klaren, blauen Wasser tummeln.



Nicht ohne Grund, denn die Gegend ist nicht nur ein beliebter Badeplatz, sondern auch gespickt mit sehenswerten bizarren Felsen, Bögen, Löchern und Höhlen.

Wir ankerten an 2 verschiedenen Stellen und machten eine Schlauchboottour zu verschiedenen Höhlen, in die man weit hineinfahren konnte.



19.4 Malta Region (Comino-San Tumas-Valletta)

4. - 5. 10.

Von Comino aus segeln wir überwiegend mit dem Spinnaker an der Südküste Maltas entlang ostwärts. Die Küste ist spektakulär, unbebaut und besteht überwiegend aus steilen Sandsteinfelsen aus denen das Meer an vielen Stellen Höhlen ausgewaschen hat. Es ist schön daran entlangzufahren.

Als sie endete, verschandelte ein riesiger Containerhafen die Landschaft. Ihn ließen wir links liegen und fuhren weiter zu einer der Buchten an der Ostseite Maltas.

Alle Buchten sind voll gespickt mit kleinen Booten für Einheimische. Trotzdem finden wir einen Platz zum Ankern vor dem wenig einladenden Ort San Tumas. Unser Mitsegler Erhard wollte hier abgesetzt werden, um vorzeitig nach Hause zu fliegen. Eigentlich wollte er noch ein paar Tage länger im Hotel Urlaub machen, aber seine Frau wurde krank und konnte nicht kommen. Flüge und Hotel musste er erstattungsfrei kurzfristig stornieren.



Von San Tumas war es nicht mehr weit zum Törnziel Valletta. Schon die Hafeneinfahrt war beeindruckend. Valletta thront hoch auf einer Halbinsel und ist umgeben von Festungsmauern. Unser reservierter Liegeplatz in der Marina Di Valletta lag fußläufig zum Altstadtzentrum und direkt an der beleuchteten Festungsmauer.



Zur Besichtigung war für mich zunächst keine Zeit, denn das Schiff musste zur Übergabe an die nächste Crew von Innen und Außen wieder schön sauber gemacht werden. In den Folgetagen blieb dazu noch genug Gelegenheit, denn Marlis und ich hatten noch 4 Hotelübernachtungen in der Altstadt gebucht.

Einer unser Mitsegler zeigte in den letzten Tagen starke Erkältungssymptome und quälte sich so über den Tag. Nach seiner Abreise ging es dann bei mir und Marlis los. Und so schlepten wir uns hustend und schnupfend zu den Sehenswürdigkeiten, die es so reichlich, wie in kaum einer anderen Stadt, zu sehen gab. Die Strapazen wurden aber reichlich belohnt. Besonders schön und kunstvoll war die St. John's Co-Cathedral der Malteser Ritter von innen.

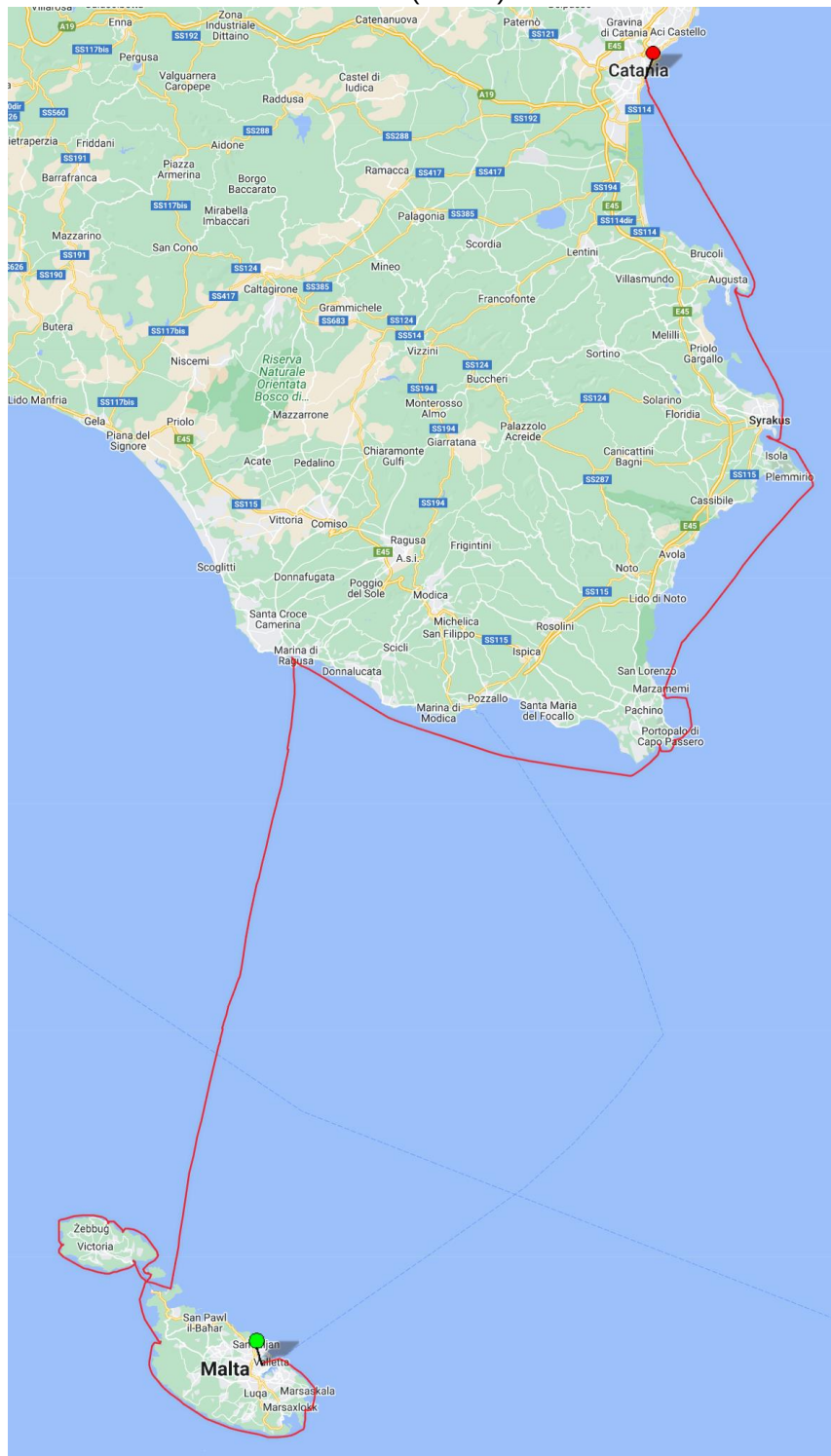


20 Malta-Sizilien (Catania)

7.10. – 20.10.

Crew: Skipper Christoph, Birgit, Claus, 2 Freunde von Christoph+Birgit

Track (202sm):



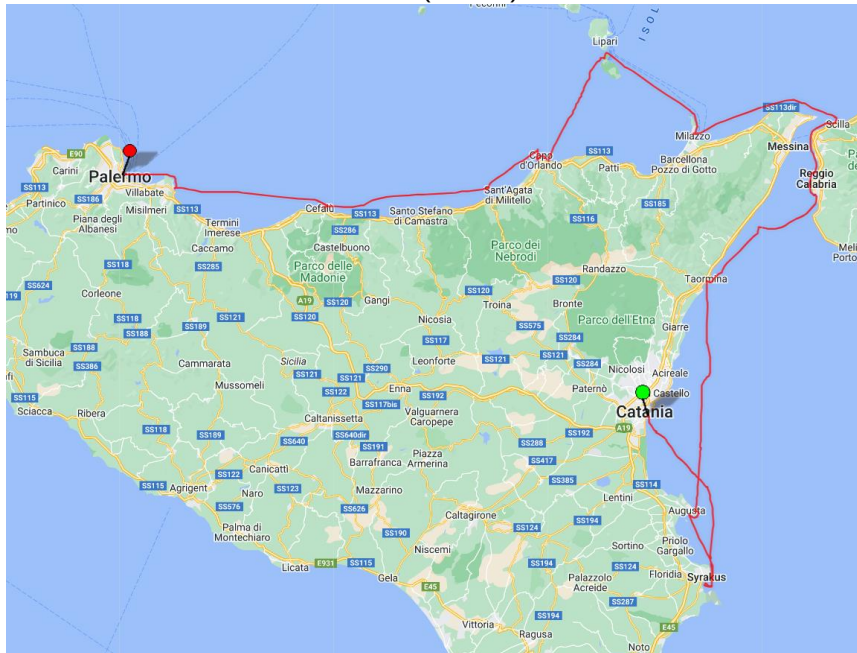
In meiner Törnpause übernahm Skipper Christoph für 2 Wochen das Schiff. Er segelte mit eigener Crew von Malta zurück nach Sizilien (Catania). Dann übernahm Skipper Oleg. Für diesen Zeitraum gibt es keine Berichterstattung.

21 Sizilien (Catania-Palermo)

21.10. – 3.11.

Crew: Skipper Oleg+Rita mit eigener Crew

Track (272sm):



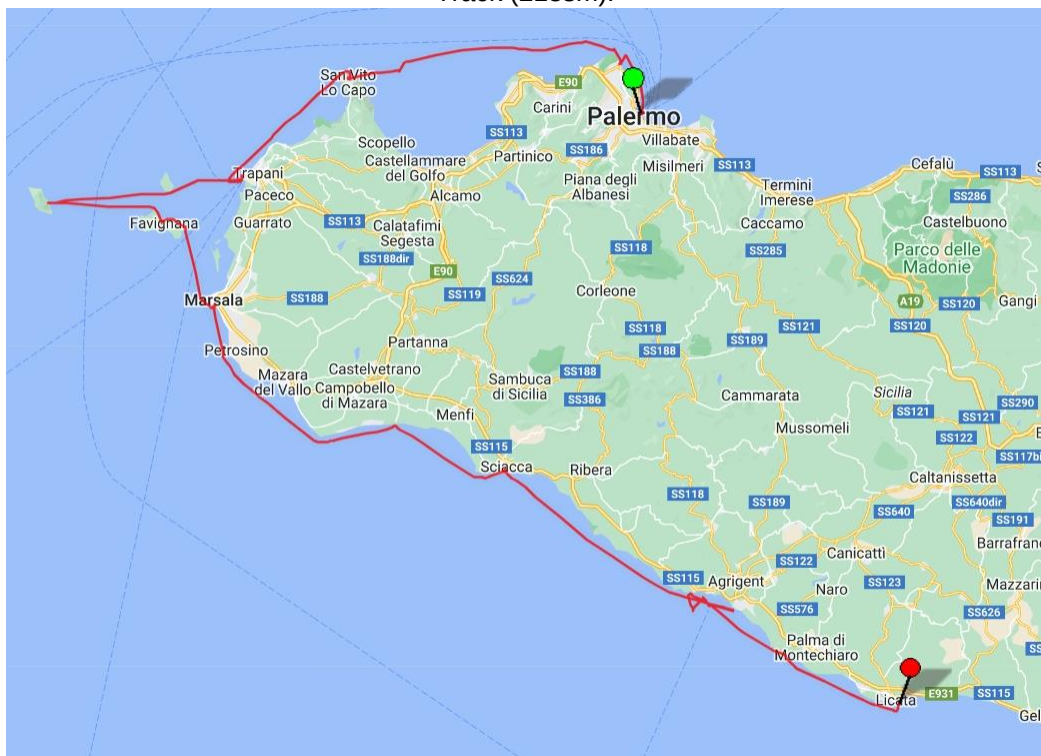
In meiner Törnpause übernahm nach Christoph nun Skipper Oleg für weitere 2 Wochen das Schiff (zum ersten Mal). Er segelte mit eigener Crew um Sizilien von Catania nach Palermo. Alles lief gut, nur der geliebte Elektro-Außenborder fiel aus. Warum auch immer, das Display ließ sich nicht mehr einschalten. Für diesen Zeitraum gibt es keine Berichterstattung.

22 Sizilien (Palermo-Licata)

4.11. – 17.11.

Crew: Skipper Frank, Anja, Manfred+Christiane

Track (213sm):



Dies ist der letzte Törn in dieser Saison. Er führt zum Winterliegeplatz in Licata.

Oleg gab mir das Schiff ordentlich und sauber zurück, doch bevor es los ging, musste ich mich erst mal wieder einrichten und meine gewohnte Ordnung wieder herstellen. Das schöne Sommerwetter neigte sich auch hier dem Ende zu. Die Prognose war ernüchternd: Windiges Schauerwetter bei ca. 20°C. Es wurde aber nicht so schlimm.

22.1 Licata-Mondello-Sant Vito-Trapani

5.11. - 7.11



Mit viel Wind ging es gleich los. Wir konnten nur ein paar Meilen in die nächste Ankerbucht segeln, solange wir noch im Wind und Wellenschatten blieben. Mit dem Dinghi fuhren wir in den kleinen Fischerhafen von Mondello, den Badeort von Palermo mit altem Kurhaus. Auf der Promenade tummelten sich viele Meschen, es war Feiertag.



Am nächsten Tag flaute der Wind ab, sodass wir uns weiter westwärts trauten, die Wellen waren allerdings noch über 2m hoch und kamen uns entgegen. Sie bremsten derart, dass wir unter Segel zu langsam wurden, um rechtzeitig am nächsten Ziel anzukommen, also mussten die Motoren helfen. In Sant Vito bekamen wir einen Hafenplatz und hatten noch Zeit den kleinen Ort zu erkunden. Er liegt an einem sehr schönen Sandstrand.



Ein interessanteres Ziel steuerten wir am folgenden Morgen an: Trapani. Von dort aus kann man mit der Seilbahn hoch zur antiken Stadt Eryx, das heutige Erice, auf 751m, wenn sie fährt. Wir fuhren mit dem Bus. Hier besiegte Herakles im Zweikampf einen Stier. In der hübschen Altstadt gibt es viele Sehenswürdigkeiten. Die Stadt ist umgeben von einer Mauer. In den Gassen fühlt man sich in eine andere Zeit versetzt. Alles ist alt, man sieht keine neuen Gebäude. Die Kirchendichte ist enorm. Als wir oben waren, hüllte sich alles in Nebel ein und ein Gewitter zog auf. Die Festung bot einen mystischen Anblick.



In Trapani zurück, liefen wir durch eine herrliche Alle:



22.2 Trapani-Egadische Inseln-Marsala

8.11. – 9.11.

Westlich von Sizilien liegen die Egadischen Inseln. Der Wind stand günstig, um gleich zu der äußersten zu segeln: Marettimo. Wir ankerten vor dem kleinen Fährhafen und erkundeten dann den überschaubaren Ort. Hier schien die Saison schon lange vorbei.



Die Steganlage war abmontiert und die meisten Fischerbote standen an Land in den Straßen verteilt. Wir gingen etwas einen schönen Küstenwanderweg entlang, bevor es wieder dunkel wurde.



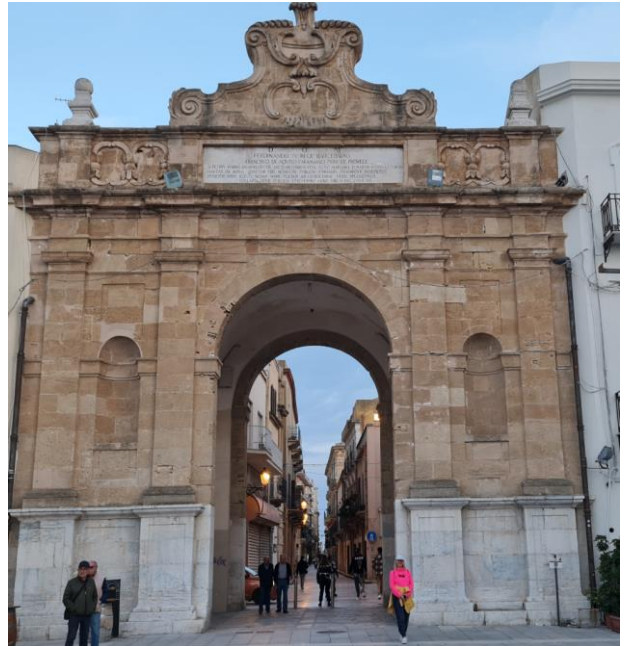
Nach einer ruhigen Nacht ging es weiter zur nächsten Insel: Favignana. Dort machten wir nur einen Zwischenstopp, um den netten Fährort zu besuchen. Das frühere Tunfischzentrum mit alten Fabrikgebäuden und Besitzervilla machte schon einen belebteren Eindruck.



Auf dieser Insel soll schon Odysseus gewesen sein. Oben auf dem Berg thront eine imposante Festung.



Am Mittag schipperten wir weiter nach Marsala (leider bei Flaute unter Motor). Der Wind kam dann kräftig bei Starkregen, Hagel und Gewitter in der Nacht. Zum Glück konnten wir noch vorher die sehenswerte barocke Altstadt erkunden.



22.3 Marsala-Marinella-Sciacca-San Leone-Licata

10.11.-16.11.

Für die letzte Törnphase entlang der sizilianischen Südküste gen Osten war stabiler Westwind und Wetterbesserung vorausgesagt. Ideale Voraussetzungen, um mit achterlichen Winden bequem voranzukommen. Je nach Stärke (6-22kn) segelten wir meist ohne Großsegel, mit SPI, Gennaker und/oder Genua. Nur das Ankern gestaltete sich oft als ungemütlich, denn schützende Buchten gibt es an dieser Küste kaum. Aber kein Problem, zu dieser Jahreszeit bekamen wir überall, wo wir es wollten, in den Häfen einen Liegeplatz.

Besonders lohnend war ein Aufenthalt in Marinella. Von dort aus gelangt man zu Fuß zum:



Die griechische Stadt und Tempelanlage der Kolonie Megras 628v. Chr. ist nun ein Freilichtmuseum, in dem man an verschiedenen Punkten zwischen den Säulen und Mauerresten staunend umherlaufen kann.



Weiter ging es noch am Nachmittag nach Sicacca. Die kleine Stadt ist vom Wasser nett anzusehen, bietet aber recht wenig Sehenswertes.



Im nächsten Hafenortort San Leone gab es dann wieder das volle Programm. Vor dort aus gelangt man mit dem Taxi in das Tal der Tempel, dem nächsten und bedeutendsten Archäologiepark Siziliens. Dort gab es gleich 5 mehr oder weniger gut erhaltene antike Tempel zu bewundern.



Darüber thront auf dem Berg die alte Stadt Agrigent. Die Altstadt mit ihren schmalen Gassen und Treppenhwegen gibt es viele schöne Häuser und Kirchen mit barocken Fassaden. Es war nicht viel los, denn montags öffnen alle Geschäfte erst nachmittags. Selbst die Katedrale war geschlossen.



Auf dem Weg nach Licata kommt man an einer schönen Kalksteinküste (Punta Grande) vorbei. Wir ankerten dort und wanderten an der Küste entlang zum Kap.



Nach Licata war es dann nur noch ein Katzensprung. Bei 22 kn düsten wir einen Tag früher als geplant noch unter Segel in den großen Vorhafen. Es gab noch genug Platz. Selbst bei Seitenwind gelang das Anlegen. Freundliche Bootsnachbarn halfen.

Die riesige Hafenanlage von Licata von oben. Ganz links in der Ecke (kaum zu erkennen): Der gut geschützte Sportboothafen. Hier überwintern 400 Boote im Wasser, so auch die Metropolis.

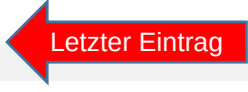


23 Winterruhe in Licata

18.11.23-12.4.24

Für die Wintermonate verbleibt das Schiff in der Marina Cala del Sole von Licata. Davon 3 Monate unbeaufsichtigt im Wasser, in denen ich zu Hause bin.

In mehreren Arbeitswochen wird von mir die Metropolis erst winterfest und dann ab März wieder fit gemacht für die nächste Saison.

Letzter Eintrag

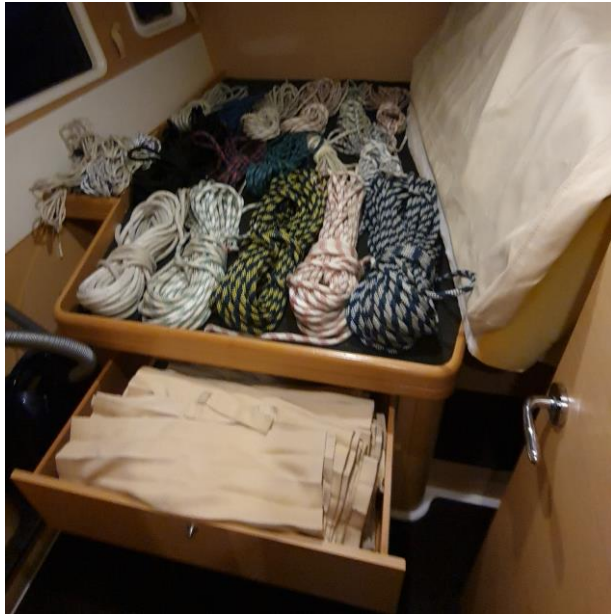
23.1 Arbeitswoche zum Winterfestmachen

18.11.-24.11.

Nach dem das Boot nun 18 Monate ununterbrochen unterwegs war und 6214sm zurückgelegt hat, wurde es Zeit, mal wieder die Segel runterzunehmen, um das Laufende Gut zu inspizieren und zu säubern. Mitsegler Manfred half mir zum Glück bei der schwersten Arbeit, dem Großsegel. Vielen Dank Manfred! Saharastaub hatte dem Rigg mehrfach arg zugesetzt, so dass ich froh war, mal wieder alle wichtigen Leinen waschen zu können. In der Marina gab es geeignete Waschmaschinen mit 10kg Fassungsvermögen.

Aber auch Innen musste viel gewaschen werden. Alle Gardinen, Matratzenbezüge und Decken. Die Bordwaschmaschine lief mehrere Tage lang. Mitseglerin Anja blieb extra 3 Tage länger, um mir zu helfen, wurde aber krank. Vielen Dank Anja für deinen guten Willen. Die wichtigen Sachen konnte ich dennoch schaffen. Den Wassermacher habe ich gegen Keimwachstum konserviert und alles Frischwasser abgelassen. Zwischendurch habe ich einen Polstermacher bestellt, der mir in den nächsten Monaten neue Cockpitpolster anfertigen soll.

Abschließend habe ich das Schiff mit zusätzlichen Leinen gegen die Winterstürme gesichert. 12 Leinen sollten dazu ausreichen.



In der 2 Märzwoche 2024 ist die Winterruhe vorbei, dann wird das Schiff wieder vorbereitet für die neue Saison. Weitere 4 Wochen werden dafür nötig sein, denn auch das Unterwasserschiff muss mal wieder gesäubert und angeschliffen, Rümpfe poliert und die Motoren gewartet werden.