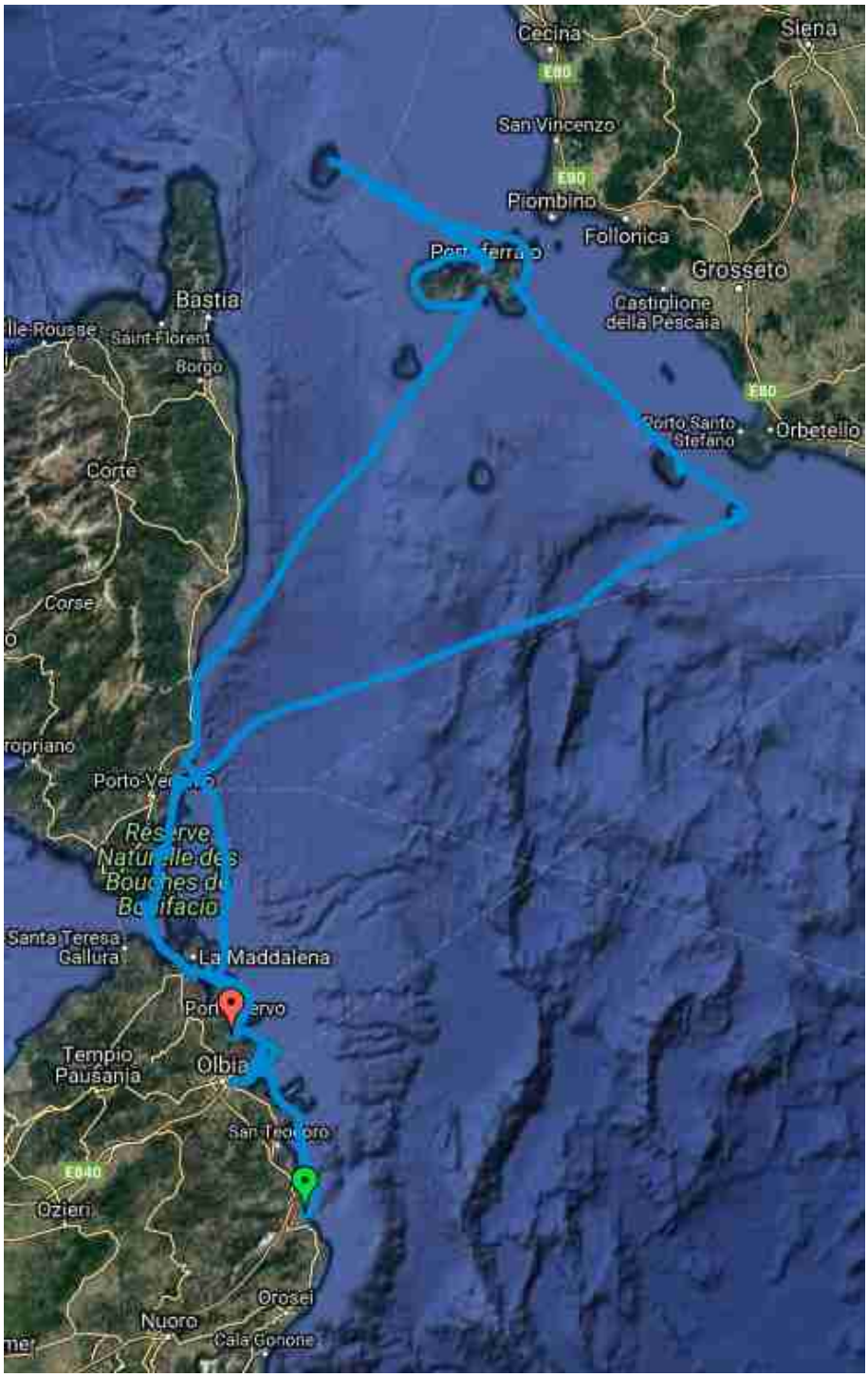
Ausführung
„Sardinien, Korsika, Toskanisches Archipel“ Flottillentörn 2017



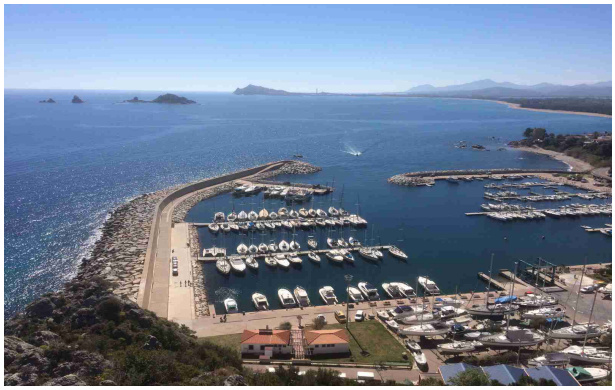
Ausführung

Zeitraum: 06.09. - 24.09.2017

Leider konnte Kalle nicht mit seinem Boot teilnehmen (die Decksluken haben Haarrisse, sind undicht und müssen unbedingt ausgetauscht werden). Er segelte daher als Wachführer auf der „Bonte Koh“ mit.

**Die Crew der „Bonte Koh“: Skipper Jürgen Thiemann, Co Kalle Meyer; Gabi Thiemann und Rainer Lümmen,
als Gäste zeitweise: Babs Gutzmer und Norbert Rech.**

Die Crew der „Fede“ Skipper Walter Odenthal, Co Gabi Odenthal, Christa Brüse, Simon Pieter van Nieuwal, Norbert Rech, Hildegard Gutzmer, später wegen Notfall Rainer Lümmen.



Start: 6. Sept.: Wetter leicht bewölkt, Wind Südost im Golf von Orosei bis 5 Bft, bis 26° Celsius, Segel: Groß und Genua . Idealer Segelwind der uns schnell, mit ca. 7 Knoten voranbringt. Richtung Nord - Strecke von Sta. Maria Navvarese – über den Golf di Orosei (hier ist der Besuch der Cala Goloritze ein must have) bis La Caletta, 42,00 SM, Liegeplatz längsseits, kostenfrei am Transfersteiger, allerdings ohne Wasser und Stromanschluss. La Caletta ist der Hafen- und Badeort der Stadt Siniscola im Landesinneren. Malerisch und weithin sichtbar das auf dem Felsen gebaute Dorf Posada mit Castell.

7. Sept.: fast wolkenlos, Wind zunächst schwach 2 – 3 Bft. um Ost , an den Caps und zwischen den Inseln Molara und Tavolara, böig bis 5 Bft., bis 27° C, Segel: Groß und Genua. Zum Beginn des Nachmittags, kurz vor dem Golf di Olbia, kündigten starke Böen aus West, eine Wetteränderung (Mistral) vom Feinsten an. Die Genua wurde gesetzt und der Halbwindkurs brachte uns nun wieder mit 7 Knoten voran. Abends waren wir im Golf di Olbia in der beliebten und bei der Wetterlage sicheren Ankerbucht - Cala di Porri, nach 27 SM – Norbert wurde am nächsten Morgen in der Olbia Marina abgeholt (6 SM) – der große Natur- und jetzt Fährhafen, mit Flugplatz, das Tor zur Costa Smeralda – eine der ältesten Gründungen Sardiniens.

8 Sept.: leicht bewölkt, Wind schwächer um West bzw. Nordwest, zunächst 3- 4 Bft., später mehr, Temp. bis 27° C, Segel: Groß und Genua. Heute ist unser Ziel ein kleiner, sehenswerter, komfortabler Anleger (Di Sardi) in der Nähe von Porto Portisco, wo wir auf die Ankunft der weiteren Mitsegler einer Chartercrew warten, Babs und Norbert sollten hier auf die SY Fede umsteigen.
Am Nachmittag liegen wir nach 14 SM an der Mooringleine und genießen den Sonnenuntergang, freuen uns auf die Freunde und ein nettes, gemeinsames Abendessen im guten Restaurant.

9. Sept.: leicht bewölkt, West bis 6 Bft. Heute geht's in das Maddalena – Archipel. Wir haben uns mit unseren Flottillenfreunden in der Porto Palma, einer Bucht der Insel Capraia für den Abend verabredet. Der Mistral, der die Wetterlage hier, zwischen den Inseln, vor allem aber im „Bouche", der Düse zwischen Korsika und Sardinien bestimmt, ist mit kräftigen Böen zu spüren. Wir sind schnell unterwegs und gehen bereits am frühen Nachmittag an eine Boje; 15 SM; (muss vorher angemeldet und kann mittlerweile online bezahlt werden) in der beschriebenen Bucht - vor Anker -. Leider wird unser Partnerschiff „Fede" mit Skipper Walter, heute nicht mehr loskommen, da sich einige Mängel am Charterschiff gezeigt haben, die unbedingt behoben werden mussten.

10. Sept.: stark bewölkt, Wind West/Nordwest bis 8 Bft., 25° C, Segel: Groß 2. Reff, Fock. Wir haben uns entschieden weiter Richtung Nord, an die Ostküste Korsikas zu segeln. Diese Entscheidung ist uns allen nicht leicht gefallen! Wir hatten die Wahl, zu diesem frühen Zeitpunkt, den Törnplan völlig zu ändern (Mistrallage, mit bis zu 9 Bft. so letzte Wetterprognose) oder die noch vermeindlich schwächeren Winde (Vorhersage bis 7 Bft. aus West) für unseren Plan zu nutzen und nach

Norden zu kommen; denn im Küstenbereich des Ostens von Korsika, waren wir in der geschützten Abdeckung, also in Sicherheit. Auch unsere Segelfreunde konnten in Portisco starten und folgten unserer Spur in die sichere Ankerbucht oberhalb von Porto Vecchio, Golfo Pinarello, 37 SM. Am späten Abend erreicht auch die Fede – Crew die Ankerbucht – alles ist gut gelaufen.

11. Sept.: leicht bewölkt und sonnig, an diesem Küstenabschnitt von Korsika schwachwindig, während im Westen, vor allem aber in der Straße von Bonifatio (Bouche) der Bär tobt, hier werden 50 und mehr Knoten Wind gemessen, also 9 Bft., 26° C. Wir segeln weiter Richtung Nord und werden schon gegen Mittag im Yachthafen von Solenzara an der Mooringleine liegen. Die Hafeneinfahrt ist sehr eng und versandet ständig – hier muss unbedingt auf die Tiefe geachtet werden, wenn auch periodisch ausgebaggert wird. 12 SM

12. Sept.: Wir bleiben hier. Der Strand und der Ort sind sehenswert und laden zum Schwimmen, Einkaufen und Schlemmen (super Eis)
Unser Plan: in der Nacht ausgeruht auslaufen, um ca. 70 SM direkt nach Elba, in eine Ankerbucht auf Süd - Elba zu segeln
13. Sept. So geschieht es dann auch. Ca. 2.15 Uhr Leinen los – dann tasten wir uns, mit Scheinwerfer und Ausguck am Bug, durch die engen Schlangenlinien der Hafeneinfahrt. Es ist stockdunkel und die starke Bewölkung verhindert den Blick auf Sterne oder Mond. Wir setzen Groß und Genua und kommen bei bis 4 Bft. um West ganz gut voran.

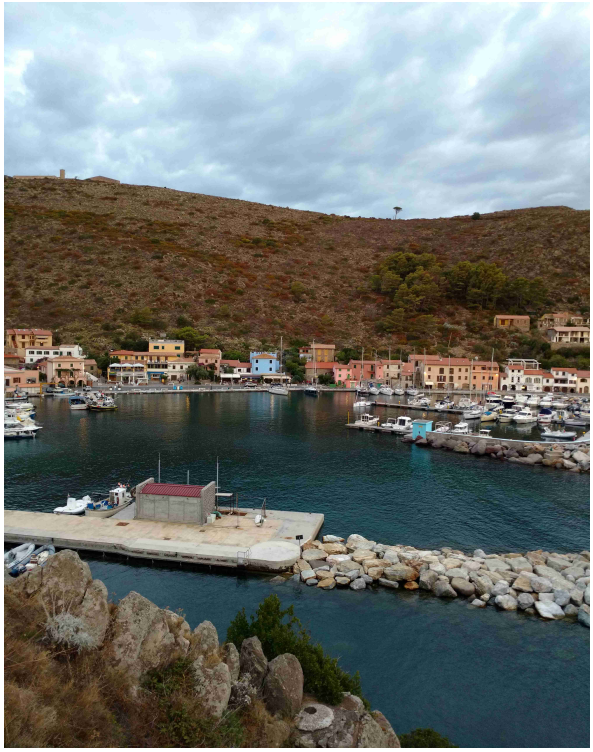
Bei Sonnenaufgang 6.30, sind ca. 25 SM zurückgelegt und die Insel Montecristo kommt an Stb in Sicht. Später wird es das Eiland Pianosa

sein, das wir an Backbord lassen. Beide Inseln dürfen nicht angelaufen oder betreten werden, da sie zum Naturpark des Toskanischen Archipels im Tyrrhenischen Meer gehören.

Um 14:15 liegt Pianosa Bb- querab und Elba liegt in Sichtweite. Die kleine Flottille hat sich in der Südbucht „Lacona“ auf Elba verabredet und die Anker fallen fast zeitgleich dort gegen 17:00. Nach ausgiebigem schwimmen und schnorcheln wird es nach dem Essen und dem ein oder anderen Gläschen Wein, eine ruhige Nacht. 71 SM

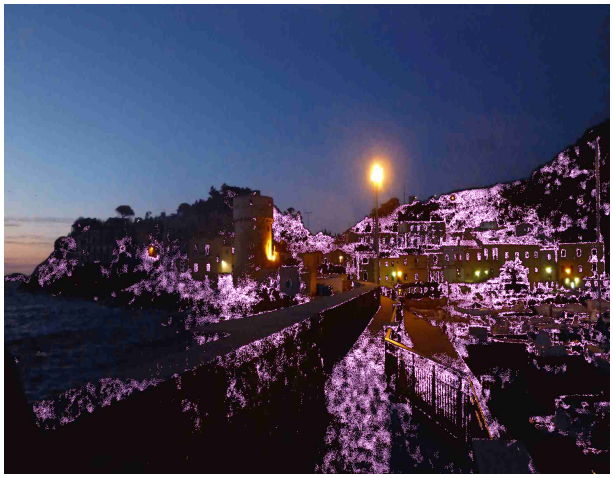
14. Sept.: leicht bewölkt, sonnig bis 26 Grad, Wind zunächst schwach bis 3 aus SO, später bis 6 Bft und an den Caps böig. Ausgeruht und nach ausgiebigem Frühstück, gehen wir Anker auf und segeln Richtung Westen, die wunderschöne Südküste entlang, umrunden die Westküste, um ab hier, mit strammem AmWindkurs, die gesamte Nordküste bis Portoferaio zu segeln. Wir sind schnell unterwegs bis 7,5 Knoten, daher bereits um 15:00 Uhr, 31 SM; im großen Hafenbecken (Centrum). Da wir uns über Funk angemeldet haben, werden wir von Ormigiatores zum Liegeplatz geleitet und wir konnten für unsere Partnercrew, auf der „Fede“ neben uns den Platz reservieren. Wenig später lag die kleine Flotte, mit 10 Blaujacken nebeneinander an der Pier.
Portoferaio ist wirklich eine Perle und eine der schönsten Hafenstädte des Mittelmeerraumes. Es war noch ausreichend Zeit die Stadt mit ihren Sehenswürdigkeiten zu besichtigen. Ein gemeinsames Abendessen im typischen Pizzaristorante bildete den kulinarischen Abschluss.

15. Sept.: leicht bewölkt, sonnig, bis 25 Grad, SO bis 3 Bft. Heute segeln wir zur Isola Capraia, dem nördlichsten Punkt unserer Reise. Unser Tankversuch in Portoferaio scheitert am fehlenden Diesel, nachdem wir auf ein Berufsschiff dort warten mussten, wurde uns vom Tankwart mitgeteilt, Diesel ist aus.
Die Überfahrt gestaltet sich problemlos, wenn auch leider meist motort werden muss. Der kleine Hafen an der Ostküste von Capraia wird erst spät sichtbar, da von Süden kommend, hinter einem Cap gelegen.
Die Einfahrt sehr eng und flach, also wieder mit äußerster Vorsicht und Ausguck – einlaufen. Den Liegeplatz hat diesmal unsere Partnercrew gesichert und wir legen, mit freundlicher Unterstützung des Hafenmeisters, direkt neben der „Fede“ an. Der überschaubare Ort ist hübsch und aufgeräumt und scheint sich auf den Winterschlaf – hier ist die Saison sichtbar zu Ende – vorzubereiten. 28 SM



16. Sept.: Wetterlage standard: leicht bewölkt, sonnig bis 25 Grad, Wind Süd – 5 Bft. Die Rückreise beginnt und führt uns an der Ostküste Elbas vorbei nach Porto Azzuro (Barbarossa Bucht). Nach einem ausgiebigen Segeltag, mit bis 7,5 Knoten Fahrt, liegen wir nach 40 SM, auf 6 m Sandgrund, in der doch sehr beengten Bucht, um 17:00 vor Anker und genießen den Sundowner mit einem ausgedehnten Menü an Bord. Was kann es schöneres geben?

17. Sept.: sonnig, 27 Grad, Anfangs bis 2 später 4 Bft aus südlichen Richtungen. Unser nächstes Ziel „Giglio“. Weltbekannt wurde die Isola Giglio durch einen tragischen Unfall. Am 13. Januar 2012 lief vor der Insel das Kreuzfahrtschiff „Cost Concordia“ auf Grund, schlug leck und trieb direkt vor den Hafen von Porto, wo es kenterte, teilweise sank und mit ca 65 Grad Schlagseite liegen blieb. Die wohl durch Kapitän Schettino verursachte Katastrophe kostete 32 Menschen das Leben. Obwohl über 5 Jahre her, ist die Bergungsstätte immer noch großräumig, durch gelbe Tonnen abgesichert und das große Bergungsgerät schwimmt vor der Hafeneinfahrt von Porto Giglio. Bei unseren Funkversuchen mit der Hafenbehörde, zunächst vergebens, später jedoch wurde uns mitgeteilt, dass wir erst ab 18:00 Uhr einlaufen könnten, nachdem die letzte Fähre ausgelaufen wäre. Eine Mooringleine, die Letzte, würde für uns bereitgehalten. Wir sollten auf das Zeichen des Hafenkapitäns achten.
Da wir bereits gegen 15:00 Uhr die Insel an Steuerbord passieren konnten, entschlossen wir uns, zunächst die Ursache der Havarie (Klippen dicht unterhalb der Wasseroberfläche) natürlich mit gebührendem Abstand, zu suchen. Tatsächlich sind hier die Küstenregionen sehr felsig und mit Klippen gesäumt. Jeder umsichtige Freizeitskipper sieht sofort, hier ist äußerste Vorsicht geboten. Wir tasten uns in die südlich vom Porto Giglio gelegene Bucht „Spiaggia Cannelle“ um dort zu ankern und uns die Zeit mit schwimmen oder relaxen bis 18.00 zu vertreiben. Kurz vor der angegebenen Zeit sind wir vor der Hafeneinfahrt, leider sind wir nicht alleine. Als der Hafenmeister das verabredete Zeichen zur Einfahrt gibt sind wir leider nicht die Ersten und die letzte Mooringleine sichert sich unser Partnerboot. Da ankern für uns nicht in Frage kommt, gehen wir nach einiger Diskussion längsseits an die Pier. 37 SM (meist motort)



18.Sept.: Hafentag: Giglio Castello und Wanderung zur Nordwestbucht. „Campese“. Am frühen Morgen wird eine Mooring frei und wir müssen die Bonte Koh auf Anweisung des Hafenmeisters nach dorthin (neben eine Luxusyacht) verholen. Danach fahren mit wir mit dem Bus (es gibt nur einen) die Serpentinen hoch zum Castello. Das ist nicht nur die Trutzburg, sondern der Hauptort der Insel und gehört zu den schönsten Orten Italiens. Von hier wandern wir über die schroffen Berghänge hinunter in die Bucht von Campese, einem erst vor kurzer Zeit entstandenen Touristenort, der krasse Gegensatz. Lediglich der vor dem kleinen Hafen stehende Genueserturm ist Zeuge der Vergangenheit. Nach der Rückkehr, treffen wir uns zum gemeinsamen Essen im Porto Giglio, na dann Salute.

19. Sept.: bewölkt, 26 Grad, Südwest 4 - 5 Bft. Später Gewittergefahr. Heute Morgen macht der Hafenmeister Stress. Alle die zwei Tage hier liegen müssen raus und den Hafen bis 10:00 verlassen haben. Jürgen verhakt sich durch eine vom Hafenkapitän gelegte Spring zunächst in der Ankerkette des Nachbarschiffs, dieser Skipper reagiert geistesgegenwärtig und schnell, lässt die Ankerkette fallen und wir kommen frei. Die Springleine, diese wiederum sollte uns von der neben uns liegenden Luxusyacht freihalten, gerät durch diese Aktion in die Schraube. Da wir im Hafen nicht tauchen dürfen, muss ein professioneller Taucher das Tampenkneuel aus der Schraube schneiden. Offensichtlich ist nichts weiter passiert und wir können den Unglückshafen verlassen.

Das kleine Eiland „Giannutri“, ist das geplante Finale des Toskanischen Archipels und die südlichste und gleichzeitig östlichste Insel. Von hier soll zurück Richtung Korsika gesegelt werden.
Aber es kam anders.
Wir segeln die kurze Strecke bis zur großen nach Süden und Osten offene Bucht und in der Nähe der Cala dello Spalmatoio fällt der Anker nach 14 SM – auch hier mussten wir warten – da die Bucht für Filmaufnahmen vorübergehend gesperrt war.
Die beiden Schiffe ankerten dann nebeneinander – geplant war in der Nacht zu starten und den langen Schlag nach Solenzara auf Korsika zu segeln.
Die aufziehenden Gewitterwolken verhießen nichts Gutes. Eine feuchte Stelle auf dem Pantryboden auch nicht, denn die Bonte Koh drohte zu sinken. Weder die automatische Bilgenpumpe, noch der Alarm dazu, hatten funktioniert. Das gesamte Unterwasserschiff war bereits voll gelaufen. Alle Mann an die Pumpen – manuell ging, wenn auch sehr schweißtreibend - schließlich auch – .
Das konnte das Eindringen des Wassers nur bedingt kompensieren, zumal die körperlichen Kräfte bei den Beteiligten rapide nachließen. Es bestand ernsthaft die Gefahr, dass die Bonte Koh in dieser Bucht, noch vor Anker, ihr feuchtes Grab finden würde. Unter dem noch warmen Motor, konnte Jürgen den Schwimmschalter der automatischen Bilgenpumpe finden und diese dann zum laufen bringen. Das Ding lief zwar aber woher verdammt nochmal kam soviel Wasser ins Boot. Wo war das Leck? Waren es Welle oder Schraube, war die Stopfbuchse durch die Havarie in Giglio undicht?? Fragen über Fragen.
Jetzt musste schnell gehandelt werden; denn es war unklar ob die zwar jetzt ständig laufende Pumpe ausreicht, um das eindringende Seewasser abzupumpen und wie lange würde diese laufen; denn die elektrischen Zuleitungen schienen nicht in Ordnung zu sein. Nach kurzer Beratung stand für uns fest. Wir mussten den nächsten, sicheren Hafen, wenn möglich, mit Werft, anlaufen und hier kam dann nur Cala Galera in Frage, ca. 10 SM entfernt. Rainer, der rechtzeitig zurück reisen musste, wurde nach Anker auf, auf unser Partnerschiff „Fede“ gebracht. -Ade und Sail away ihr lieben Freunde-
Es war wie im schlechten Film. Wir fuhren aus der Bucht in die Nacht. Blitze und Donner um uns und später über uns. Die Front erwischte uns dann 4 SM vor dem Hafen mit Sturmböen und Starkregen. Mittlerweile hatten wir über Funk – halb in englischer, halb in italienischer Sprache, unseren Notfall angekündigt und man stand bereit uns zu helfen. Nach einigen Schwierigkeiten, durch blendende Scheinwerfer, beim Einlaufen in den fremden Hafen, bei dieser Wetterkonstellation, lagen wir dann, mit der vorbildlichen Hilfeleistung der Ormigiatores, an der sicheren Mooring. Danke Capitanes und Buona Notte – Alles wird gut.

20.Sept.: An diesem Morgen vereinbaren wir für den frühen Nachmittag einen Krantermin für die 18Tonnen schwere „Bonte Koh“. Schlagen die Segel ab und lösen das Vorstag – wie für den Transport von der Werft – gewünscht. Da wir nicht weiter auf dem Schiff bleiben können, buchen wir ein Apartment im nächsten größeren Ort „Porto Ercole“. Am späten Nachmittag räumen wir das Schiff und nehmen die nötigsten Dinge mit in die Wohnung.

21. Sept.: Die Untersuchung des Schiffes hat ergeben, dass sowohl die Stopfbuchse (in diesem Fall ist es ein Profiseal), erneuert werden muss. Die komplette Welle leider auch. Die Anschlüsse der E-leitungen im Unterwasserbereich sind korrodiert und müssen ebenfalls ausgetauscht werden. Es stellte sich heraus, dass sowohl die Welle als auch die Elektroverbindungen bereits vor der Havarie erhebliche Schäden aufwiesen. Selbst der Wassereinbruch war bereits vorher vorhanden, allerdings nicht in diesem Umfang. Die Beschaffung der Materialien wird einige Tage dauern (unsicher wie viele).

22. Sept.: Da die Arbeiten zeitlich nicht festzulegen sind und ein Termin zur Fertigstellung, oder gar dem zu Wasser lassen der „Bonte Koh“, völlig offen sind, plane ich (Kalle) die vorläufige Rückreise nach Sardinien mit der Fähre. Dort erwartet mich auf meiner „Andrea“ auch einiges an Arbeit. 2 Seitenfenster sind bereits in Santa Maria Navarrese und könnten eingebaut werden. Die beschädigten Decksluken müssen ebenfalls ausgetauscht werden – also zurück und packen wir's an - .

23. Sept. Am frühen Morgen werde ich nach Chivitavechia gebracht. Bereits um 9:30 startet hier die Fähre nach Olbia. Der Abschied von Gabi und Jürgen fällt schwer, da wir nicht wissen, wie das Abenteuer endet.

Es wurden insgesamt 378 SM gefahren, davon 297 unter Segel. Wir waren 15 Tage unterwegs, 2 Hafentage gab es in Solenzara und Giglio. 7 Ankerbuchten wurden angelaufen, in 4 blieben wir über Nacht. Im Durchschnitt sind wir 30 SM täglich gefahren. An 5 Fahrtagen hatten wir mehr als 6 Bft. 1 Fahrtag bis 9 Bft. Allen Mitseglern gilt mein Dank, für diszipliniertes Verhalten und gute Seemannschaft.

Skipper: Kalle Meyer,
–Tel. 02223 700461-
E-Mail fahrtensegeln@segel-club-rhein-sieg.de oder kadede@justmail.de

Flottillentörn 2017 „Sardinien, Korsika, Toskanisches Archipel“

Bericht von Kalle Meyer

Laudatio:

Seit der Antike ist das Seegebiet Sturm- und Sagenumwogen, viele sonnen-, windreiche und auch windarme Törns wurden hier gefahren, und wenn der Lokalmatador zum Flottillenaufbruch ruft, verspricht es, ein besonderes Erlebnis zu werden. Mann und Frau sollten dann schnell buchen, denn die Plätz waren, trotz drei gemeldeter Yachten schnell vergeben.

Der Törn von Sardinen über Korsika zum Toskanischen Archipel zurück nach Sardinen wurde vorausschauend für den September abgesteckt. Ein weiser Plan, um die letzten Sommertage und die angenehmen Temperaturen in Erwartung moderater Winde zu genießen.

Neben der anspruchsvollen Distanz von 378 gefahrenen nautischen Meilen davon 297 unter Segeln, wurde der Kurs von unserem Fahrtenseglerobmann Kalle Meyer so gewählt, dass seine umfangreichen Revierkenntnisse die Flottille sicher an die sehenswerten Orte entlang der Wegstrecke führte.

Wegen technischen Defekts musste eine Yacht leider im Hafen bleiben, eine Entscheidung die wohl nicht leicht fiel, aber der Ausdruck praktizierter guter Seemannschaft ist.

„SAFTY FIRST“ immer sicher bleiben!

Entlang der „La Maddalena“ Küste und Querung der Straße von Bonifaico, Landfälle im Südosten Korsikas von dort in einem Nachttörn bei wolkenverhangenem Himmel, in stockdunkler Nacht über 70 SM führte der Kurs, wie geplant, nach Elba und später nach Isola Capraia. Auf dem anschließend Südkurs noch die inzwischen legendäre Isola Giglio anlaufen und nach den Aufräumarbeiten nach dem schweren Kreuzfahrtschiffunfall geschaut. Das erste Spätsommergewitter zieht auf, nicht so schlimm wenn da nicht das steigende Wasser unter den Bodenbretten bei der SY „Bonte Kuh“ wäre. Auch die Lösung dieses Problems erfolge in guter Seemannschaft.

Aber das sollte man in dem informativ und kurzweilig geschriebenen Bericht besser selbst nachlesen.

Fazit: Ein erlebnis- und abwechslungsreicher Spätsommer – Mittelmeertörn.

Anerkennung für gute Seemannschaft.

14.01.2018 Achim Becker

Reisebericht Törn „Rund Elba“ (Navigare a Toscana)

Die „Bonte Koh“ ist ein hochseetüchtiges Stahl-Fahrtenschiff mit 18 t Verdrängung, das so schnell nichts umwirft. Aber wie immer in solchen Fällen liegt die Tücke im Detail.

Wie wie immer fängt die Geschichte des Törn unter besten Konditionen an...

Beschreibung von SMN bis Giglio….

Ab Giglio

Die Ansteuerung von Giglio ist auch ca. 5 Jahre nach dem Unglück (Costa Concordia, Capitano Schettino) sehr einfach, da immer noch großes Bergungsgerät vor dem Hafen schwimmt, welches nachts beleuchtet ist. Der Erhalt eines Liegeplatzes scheint aber ein Wissenschaft für sich zu sein: Nach 18:00 Uhr, die letzte Fähre hatte den Hafen verlassen, stand der Hafenmeister in der Tat auf der Mole und winkte die wartenden Yachten in den Hafen. Es folgte das wohl übliche „Hauen und Stechen“ um die Einfahrtreihenfolge. In unserem Fall bekam die erste Yacht den letzten Mooringplatz an der Mole. Der Hafenmeister war sehr engagiert und versuchte jedem zu helfen. Einige Yachten schafften einfach Fakten und legten längs an, da ja genug Platz frei war. Wir sollten dann mit Buganker rückwärts an die Mole; mit unserem Langkieler, mechanischer Ankerwinde und kleiner Mannschaft ein NoGo. Um einer italienischen Erklärung, welche Probleme ein Langkieler beim Rückwärtsfahren hat, zu entgehen, haben wir dem Hafenmeister erklärt „Ankersystem kaputt“. Letztlich hat er es doch verstanden und wir durften auch längs anlegen. Yachten die nach dieser Rushhour kamen, durften anlegen, wie sie wollten.

Liegekosten fallen wohl offiziell nicht an, dafür fehlen aber Duschen und Toiletten. Aber etwas Geld hat der Hafenmeister für seine Bemühungen doch von uns erhalten. Wahrscheinlich denke der gute Mann jetzt:“Die Deutschen können nicht rückwärts fahren, aber zahlen gut!“.

Am nächsten Morgen machte der Hafenmeister Streß; alle Boote, die keinen Mooringplatz hatten, mussten den Hafen scheinbar bis 10:00 Uhr verlassen haben. Wir hatten Glück und konnten zu einem frei gewordenen Mooringplatz fahren und dort noch eine Nacht bleiben. Tagsüber kamen noch diverse Yachten, die offensichtlich auch vor 18:00 Uhr einlaufen und festmachen durften. Warum dies plötzlich möglich war, obwohl die Mole eigentlich für schnelle Fähren und Schiffe der Bergungsfirma reserviert sind, verblieb unklar. Klar war nur eins: Der Hafenmeister ist extrem schnell genervt, wenn man zu häufig anruft, oder per Funk nach den Hafenregeln fragt. Es scheint besser zu sein, durch eigenmächtiges Einlaufen Fakten zu schaffen, ob das aber für jeden Tag gilt verblieb unklar.

Am nächsten Morgen wieder der gleiche Streß. Alle raus aus dem Hafen=Rushhour! Die Hektik und die guten Ratschläge des Hafenmeisters nach einer Ablegespring führte beim Rückwärtsfahrversuch zu einer Verhakelung mit der Kette des Nachbarn und die Leine der Ablegespring verfing sich in der Schraube. Nach dem üblichen Prozedere mit Taucher und 150 Euro (Schnäppchenpreis) später konnten wir den Hafen dann noch verlassen. Uns ist es somit nicht gelungen die Meinung des Hafenmeisters über deutsche Segler zu ändern, ich hoffe aber, dass dies Anderen gelingt!

Die nächste Station auf unserem Törn war die Isola di Giannutri. Eine kleine Insel mit großer, geschützter Ankerbuch. Diese war allerdings beim Einlaufen von einer Filmproduktionsfirma vollständig gemietet und man verwies uns in die Warteschlange (liegen vor Treibanker -Pütz- vor der Bucht). Meine Erkenntnis zu diesem Thema: Man treibt wohl mit Treibanker genau so schnell ab, wie alle Anderen ohne!

Nach einer Stunde, ohne ein Zeichen der Filmcrew, konnten plötzlich alle wartenden Schiff einlaufen. Das Schiff unserer Partnercrew hat es allen vorgemacht und lief ungehindert in die Bucht zum guten Ankerplatz!? Es sollten eigentlich erholsame Stunden des beginnenden Nachmittags werden, da für die Nacht ein langer Schlag nach Solenzara auf Korsika geplant war. Aber es sollte anders kommen.

Eine kleine Feuchtigkeit im Teppichboden in der Pantry deutete die Wende des Tages an. Ein Blick in die Schapps unterhalb des Teppichboden brachten Gewissheit: „Alarm“! Die Bonte Koh hatte viel Wasser geladen, sehr viel Wasser! Warum war die Bilgenpumpe nicht angesprungen? Warum hat es keinen hörbaren Alarm gegeben. Zum Glück gab es noch eine eingebaute, manuelle Bilgenpumpe, dessen schweißtreibende Bedienung jetzt alle 5 Minuten an den nächsten übergeben wurde. Dies konnte das Eindringen des Wassers aber nur sehr begrenzt kompensieren, zumal die körperlichen Kräfte bei allen Beteiligten rapide nachließen. Es bestand ernsthaft die Gefahr, dass die „Bonte Koh“ in dieser Bucht, noch vor Anker, ihr feuchtes Grab finden wird.

Unter dem noch immer warmen Motor konnte ich dann den Schwimmschalter der Bilgenpumpe finden und diesem offensichtlich unwilligen Teil manuell mitteilen, das er die Bilgenpumpe anwerfen sollte. Dies gelang dann auch und nach ca. 10 Min. konnte das Schlimmste abgewendet werden.

Jetzt musste dennoch schnell gehandelt; es war unklar, ob die Bilgenpumpe ausreicht, um das eindringende Seewasser abzupumpen. Der nächste, in Frage kommende Hafen, der einen Travellift

hatte, war Porto Galera, etwa 10 sm entfernt. Rainer, der noch fest in Lohn und Brot stand und nicht ggf. tagelang in einem Rettungsboot verbringen konnte, musste auf unser Partnerschiff umsteigen, damit er sein Flugzeug bekommt. Kalle hatte sich trotz angeschlagener Gesundheit entschieden auf dem „sinkenden“ Schiff zu bleiben und mitzuhelfen diese Gefahrensituation abzuwenden. -Respekt-

Anker auf, Motor läuft, Bilgenpumpe läuft, so liefen wir in die Nacht Richtung Porto Galera. Es schien allerdings so, als hätte sich nicht nur die Wellendichtung und der Bilgenpumpenschalter, sondern auch die Natur gegen uns verschworen. Nach einer Stunde, die Hälfte war geschafft, wurden wir von Gewittern umzingelt. Eine große Anzahl von Blitzen erhellte die aufkommende Nacht. Drei Seemeilen vor der Hafeneinfahrt erwischte uns dann eine Gewitterfront mit Starkregen. Ich stand mit wasserfester Jacke am Steuer und war trotz Bimini durchgefrohen wie zu besten Ostseezeiten.

Kalle, der noch immer seine Erkältung nicht auskuriert hatte, hatte zwischenzeitlich mit diversen Stellen des Hafens gefunkt und telefoniert. Da alles lief in halb italienisch und halb englisch ab. Eigentlich sind nach diversen Gesprächen nur zwei Dinge klar geworden: 1. nach 18 Uhr gibt es keinen Emergency-Fall und 2. Für so etwas ist keiner zuständig! Ich drehte einfach mal viele Runden, da die Sicht für die Einfahrt in den Hafen zu schlecht war. Da war da noch dieses helle Licht, welches mal da war und mal nicht. Scheinbar hat sich doch jemand im Hafen gefunden, der uns zumindest in den selben „heimleuchten“ wollte. Da er von der Mole aus mit einem Riesenscheinwerfen immer auf unser Schiff leuchtete und uns lediglich blendete, war das nicht wirklich hilfreich. Und ich drehte meine Kreise….

Als der Regen etwas nachließ, versuchte ich mein Glück. Was schreibe ich hier: Glück!? Ich bin verantwortlich für 3 Leben und muss mich auf Glück verlassen? Ist das das Ergebnis meiner Ausbildung und Erfahrung? Wie dem auch sei, besser wurde es nicht. Durchgefrohren, mit zittriegen Fingern, Regentropfen auf der Brille und geblendet vom Hafenmeister suchte ich grün auf Steuerbord und rot auf Backbord. Und da zwischen durch; das kann doch nicht so schwer sein. Grün gab es gleich 2 mal, einmal festes Licht und einmal blinkend. Rot fand ich gar nicht, stattdessen viele weiße Lichter. Und der liebe Hafenmeister befand es immer noch als hilfreich uns zu blenden. Auch hier war es wieder Kalle, der den richtigen Hinweis zur richtigen Zeit gegeben hat, wo denn nun der richtige Weg ist. Fünf Minuten später waren wir fest am Steg. Bei Kalle musste ich mich wirklich in aller Form bedanken! Ohne ihn lägen wir jetzt auf der Mole, und den Hafenmeister wollte ich verprügeln. Doch da kamen mir die Aussagen meiner Frau in den Kopf:“wir sind nur Gast in diesem Land und er wollte doch nur helfen“! Daher haben wir uns sehr herzlich bei ihm bedankt und noch einen Schein in die Hand gedrückt!

Die Bilgenpumpe hat noch bis zum nächsten Mittag weiterarbeiten müssen. Erst dann griff die italienische Organisation und wir konnten -mit eigener Kraft- zum Travellift. Für mich steht fest: Ernsthafte Probleme nach 18 Uhr = Kanal 16. Alles Andere ist eine Odyssee der Nichtzuständigkeiten.

Ehrlich gesagt, versuchte ich doch Schuldige zu finden. War es die letzte Yacht im Hafen von Giglio, die uns den letzten Mooringplatz vor der Nase weggeschappt hat, oder der Hafenmeister in Giglio, der auf die Ablegespring bestand, die sich in der Schraube verfing, oder war es das Innenleben unserer Profiseal-Wellendichtung, die nicht mehr dichten wollte? Oder ich selbst, der erst gar nicht in einen solchen kleinen Hafen hätte fahren sollen? Nein! Ich

doch nicht! Sagen wir einfach die Wellendichtung ist schuld; die kann sich nicht wehren -siehe Bild links-.

Aber die Reise war noch nicht vorbei! Rund Elba waren wir schon, aber wann und wie kommen wir wieder in unseren Heimathafen Santa Maria Navarrese?

In der Werft erklärte man uns als Erstes, dass es -im Gegensatz zu Werften in Sardinien- nicht möglich sei, während der Reparatur auf dem Schiff zu wohnen. Dies würde das italienische Recht verbieten! Aha! Eine Ferienwohnung musste her. Ab jetzt wurde klar, die Kostenuhr läuft an zwei Stellen.
Aber der herbeigerufene Mechaniker arbeitete schnell und gut. Die Welle wurde vermessen und wies keinen Schlag auf. Das Innenleben der Wellendichtung habe ich in Deutschland bestellt und wurde per Express direkt zur Werft geliefert. Bei dem Ausbau der Wellendichtung wurde festgestellt, dass die Welle zwar keinen Schlag hatte, aber erhebliche galvanische Korrosion (Abtragungen durch geringe elektrische Ströme) aufwies und dies natürlich genau im Bereich wo eigentlich gedichtet werden sollte. Ich hatte verstanden! Eine neue Welle muss her. Ich fühlte mich wie Dagobert Duck, der ein großes Leck in seinem Geldspeicher entdeckt hat: 500 Euro Wellendichtung, 2000 Euro neue Welle, 1200 Euro Ferienwohnung, 130 Euro Mietwagen, usw. Raus aus dem Wasser, aufpalmen, Rein ins Wasser und Stunden des Mechanikers waren noch unkalkulierbar.

Dann kann die Whatsapp-Nachricht der Werft. Noch sechs Arbeitstage. Vorsicht 6 italienische Arbeitstage können schnell zu 12 Ferienwohnungstagen werden, die der Vermieter von Ferienwohnungen auch so bezahlt haben möchte.

To be continued.