Spätsommertörn Sizilien

- Sizilianische Nordküste, liparische (aeolischen) Inseln, Südkalabrien mit Stretto di Missina -

vom 08.09. - 22.09.2018

Segel – und Reisebericht von Walter Odenthal

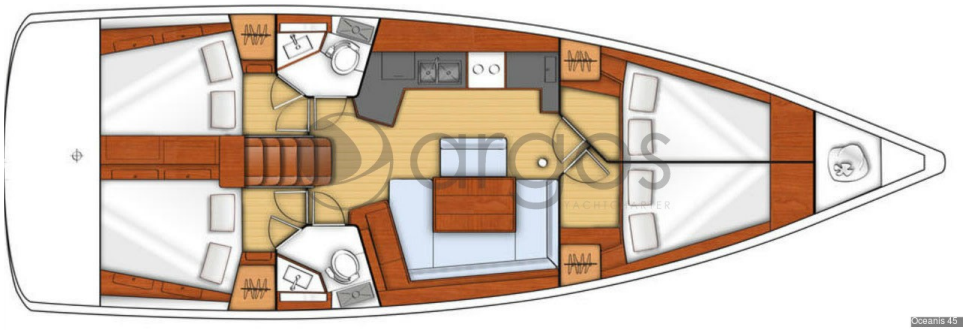
Das Charterschiff die SENZA LIMITI (ohne Grenzen)

INFORMATIONEN:

YACHTNAME:	Senza Limiti (Ohne Grenzen)
LAND:	Italy
BETREIBER:	Sunsicily Yacht Charter
REVIER:	Sicily
CHECK-IN:	ab 18:00 Uhr Samstag
CHECK-OUT:	bis 18:00 Uhr Freitag oder ab 08:00 Uhr Samstag
MAX. PERSONEN:	10
LIEGEPLATZ:	Marina Portorosa
BAUJAHR:	2012
KAUTION:	2.500,00 €

TECHNISCHE DATEN:

TYP:	Sail boat
MODELL:	Oceanis 45
LÄNGE:	13,85m
BREITE:	4,49 m
TIEFGANG:	2.15 m
MOTOR:	54 HP
TREIBSTOFF:	200 l
WASSERTANK:	570 l
KOJEN:	8 + 2 (10)
KABINEN:	4
WCS:	2 - davon eine elektrisch



Standard Yacht Ausrüstung:

Automatic pilot
Biminitop
Bow Trust
Cockpit shower hot
Cockpit table
Electric charge
Electric chart plotter
Electric winch
Electric windlass
Furling genoa
Gangway
GPS
Hot water
Log echosounder
Oven
Propeller with removable blades
Radio/CD
Refrigerator
Speaker in cockpit
Sprayhood
Steering wheel
Teak deck
Tender
VHF radio telephone
Wind instruments
2 gas bottles
Anchor + chain

Assortment of ropes
Bilge pump handle
Binoculars
Boathook
Charts
Clock, barometar
Diesel jarrican it.20
Distress flares box
Door panels + keys
Fender
Fire extinguishers
Flag pole
Foghon
Fuel funnel
Handbering compass
Horsehoe lifebuoy with line and automatic light
Instructions
Life jakets
Liferaft
Mix jarrycan it.10
Navigation ruler
Pail
Pantry full equipped
Pump (Bilge)
Safety harnesses
Microwave oven
Second anchor

Ship documents
Toolbox spare parts set
Water hose
Winch handless
1 electric toilet
Furling mainsail

Die Beneteau Oceanis 45 ist eine sehr gut segelnde Fahrtenjacht, doch das Schiff hatte viele Mängel die erst im Laufe des Segeltörns auffielen (siehe auch Schlusswort).

Gecharter wurde das Schiff über die Yachtvermittlung Argos Yachtcharter & Touristik GmbH in Wiesbaden bei Sunsicily Yacht Charter mit Sitz in Messina,Sizilien.
Ausgangs- bzw. Endhafen des Segeltörns war Portorosa auf Sizilien.

SENZA LIMITI in Baia Levante (Vulcano) – gegen über eine 38-iger gleicher Bauart

SENZA LIMITI vor Anker

<u>Drei sicherheitsrelevante Punkte seien schon jetzt erwähnt:</u>

- Fehlende Notpinne
- im Wasser stehende und wahrscheinlich vollgesogene Rettungsinseltasche im Heck, verursacht durch verstopften Ablauf
- an gerissenes Laminat der Bb – Heckklampe (nicht voll einsatzfähig)

Die Crew:

Skipper: Walter, Odenthal

Co – Skipper: Simon, van Nieuwaal
Segler: Gabi, Odenthal
Segler: Christa, Brüse
Segler: Alina, Pendzialek
Segler: Norbert, Rech
Segler: Jens, Odenthal
Segler: Stefan, Odenthal

Die Crew der Senza Limiti in Portorosa

Der Plan:

Die Segelreise soll gehen von:

Portorosa → Vulcano (lipar.Insel)

Vulcano über Panarea, Basiluzzo → Stromboli (lipar. Inseln)

Stromboli → Tropea oder Vibo Valentia(Kalabrien)

Tropea → Scilla (Kalabrien)

Scilla → Messina (durch den Stretto)

Messina → Milazzo (Sizilien)

Milazzo über Vulcano → Salina (lipar. Inseln)

Salina → Filicudi (lipar. Inseln)

Filicudi über Alicudi → Cefalu (Sizilien)

Cefalu →Capo di Orlando (neuster Hafen auf Sizilien, Ende 2017)

Capo di Orlando → Portorosa

	Alicudi	Filicudi	Lipari	Panarea	Salina	Stromboli	Vulcano
Alicudi		10	30	37	25	42	28
Filicudi	10		20	25	15	35	19
Lipari	30	20		12	9	25	3
Panarea	37	25	12		11	13	14
Salina	25	15	9	11		24	10
Stromboli	42	35	25	13	24		27
Vulcano	28	19	3	14	10	27	

<u>Die nautische Literatur für die Planung und Durchführung des Segeltörns bestand aus:</u>

- Hafenführer Sizilien, Axel Kramer; dazu Seekarten des Seegebietes, Papier /digital
- ESYS, Europäisches Segel-InformationsSystem, Hardware und Internet
- Skipperguide, Hardware und Internet
- sowie diverse Segelforen
- und Reiseführer Liparische Inseln, Reise Know-How und Sizilien, Dumont

Die Anreise: Samstag, den 08.09.2018

Der Flug mit Condor von Düsseldorf nach Catania auf Sizilien wurde in Eigenregie organisiert. Von Catania aus hatten wir ein Minibustransfer zum Charterpoint von Sunsicily in Portorosa. Der geschäftliche Part wurde sofort bei Ankunft erledigt und später sollte dann gegen 17:00 Uhr auch der technische Check-In erfolgen.
Der vorab georderte Proviant wurde pünktlich vom beauftragten Supermarket um 16:30 Uhr ans Schiff geliefert und sofort gebunkert. Alles easy - gegen 18:00 Uhr war alles erledigt. Nun noch eine eingehende Sicherheitseinweisung über und unter Deck, danach konnten wir uns entspannt ein Eis oder einen Kaffee genehmigen.
Abends nach einem gemütlichen Essen in der Pizzeria Marina Grande im Centro commerziale ließen wir den Tag an Bord ausklingen.

Blick aus dem Flugzeug auf sizilianische Küste und den Etna – Siziliens höchster Berg und Vulkan

1. Tag, Sonntag der 09.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Portorosa → Vulcano

Baro: 1021 hp
Temp.: 25 - 28°C
Wind: NW, 0 - 1 Bft

Gegen 09:00 Uhr wurde abgelegt (Kurs 340°) und es ging unter Motor in Richtung der ersten liparische Insel Vulcano. Wir entschieden uns für die schöne Ankerbucht Cala Carnevali nahe dem Ort Gelso.

Ankerbucht Calla Carnevali – im Hintergrund die Insel Lipari

Sie liegt zwischen Punta (P.ta.) dell' Ufala und P.ta. Bandiera o dell' Aria im Süden der Insel.
Der Anker ging um 12:30 Uhr auf Grund.
Wir hatten zum ersten Mal Kontakt mit dem kühlen Nass und waren froh unsere überhitzten Körper abkühlen zu können. Nach zwei Stunden hieß es Anker auf und es ging nun unter Segel in die Ankerbucht Porto di Levante für die Nacht.
Wir ankerten vor der „Suhle“, dem Vasca di Fanghi das ist ein Schwefelschlammbad in dem schon die alten Römer ihre Weh-weh-schen kuriert haben.

Die „Suhle“ Vasca di Fanghi

Vom Hauptvulkan der Insel Vulcano dem Gran Cratere, dem gefährlichsten Vulkan des aeolischen Archipels und im Fumarolenstadium kamen ab und zu Düfte wie von faulen Eiern (Schwefelwasserstoffdämpfe) herab.
Wir rüsteten uns für den nächsten Tag mit frühem Schlafengehen, denn der Gran Cratere wird bestiegen.

Etmal: Motor 15
(sm) Segel 10

Rot gestrichelt der Aufstieg auf den Gran Cratere

2. Tag, Montag der 10.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Hafentag

Baro: 1022 hp
Temp.: 27°C
Wind: SO, 1 - 2 Bft

Gegen 08:00 Uhr geht der Anker hoch um an den Anleger Baia Levante zu verlegen.
Hier liegt das Schiff sicher für die Wanderung auf den Gran Cratere.
Der Weg war gut zu gehen und am Kraterrand angelangt, gingen einige der Gruppe noch weiter nach oben.
Andere machten einen Abstecher in das Fumarolenfeld, was nicht ganz ungefährlich ist.
Ziemlich gefährlich wird es allerdings im Krater, der sollte daher auch nicht betreten werden.
Hier sammelt sich Kohlenmonoxid (CO) und wenn die Grenzschicht hoch genug ist „nippelt“ man einfach ab.
Beim Abstieg spielte die Kirche des Hauptortes auf ihren Glockenspiel das AVE MARIA → es ist vollbracht.
Nach erfolgreicher Kraterbesteigung und einem erfrischenden Bad im Meer machten wir uns fein und gingen in den Ort. Vorbei an der „Suhle“, der kleinen Shoppingmeile und dann zum Essen.
Es wehte den ganzen Tag ein unangenehmer Feuchter Sirocco.

Hafengebühr: 100,- €

Vulcano von oben
Im Hintergrund das kleine Anhängsel Vulcanello (von rechts) mit der Insel Panarea, Lipari und Salina

Im Vordergrund der Fährhafen sowie die Ankerbuchten Porto di Levante, rechts und Cala di Ponente, links im Bild

Ankerbucht Porto di Levante mit Blick auf den dampfenden Gran Cratere

3. Tag, Dienstag der 11.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Vulcano → Stromboli über Panarea, Basiluzzo

Baro: 1020 hp
Temp.: 25 - 30°C
Wind: SO, 1 - 2 Bft

09:00 Uhr war Ablegen (Kurs 020°) in Richtung der Insel Panarea, natürlich unter Motor.
11:45 Uhr ankerten wir in der Bucht Cala di Junco.
Hier können Fundamente und Reste einer römischen Villa besichtigt werden und wie immer Schwimmen.

Die Insel Panarea mit Basiluzzo vorne im Bild und im Hintergrund leicht im Dunst der rauchende Stromboli

Cala di Junco

Weiterfahrt nach Sicht → Soviel wie nötig – soviel wie möglich!
Um 15:45 Uhr waren wir in der Cala della Nave auf Basiluzzo mit vorgelagertem Inselchen Scoglio la Nave. Dort nahmen wir unser Mittagsmahl den „Insalata Aeoli“ ein.

Cala della Nave

Insalata „Aeoli“

Weiter ging es um 16:30 Uhr (Kurs 060°) nach Stromboli vorbei an der Sciara deol Fuoco (Feuerrutsche) zum Ankerplatz Le Petrazze (Scari, Stromboli – Ost).
Hier waren wie nach drei Ankerversuchen um 19:00 Uhr fest.
Vom Ankerplatz habe wir etwa 13 Gruppen a' 20 Personen gezählt, die nach der Besteigung des Stromboli am späten Nachmittag - Nachts, bestückt mit Taschen – und Kopflampen wieder auf dem Abstieg waren. Durch die Beleuchtung sah es aus wie ein Lindwurm, der sich den Berg herunter schlängelt. Da war richtig was los – nicht nur im Vulkan, sondern auch darauf.
Man muss wissen, das der Stromboli nicht auf eigene Faust bezwungen werden kann sondern immer nur mit geführten Gruppen a' 20 Personen.

Wer dies vor hat sollte bei einer Landreise von Milazzo oder Tropea aus eine zweitägige Fahrt zum Stromboli machen. Man kommt am ersten Tag an , aklimatisiert und besteigt am nächsten Tag frisch und ausgeschlafen den Vulkan.

Etmal: Motor 18,5
(sm) Segel 16,5

Der Stromboli

Sciara deol Fuoco (Feuerrutsche) – mit Ankerplatz auf der gegenüberliegenden Seite der Insel

4. Tag, Mittwoch der 12.09.2018 Wetter: Internet/Windy

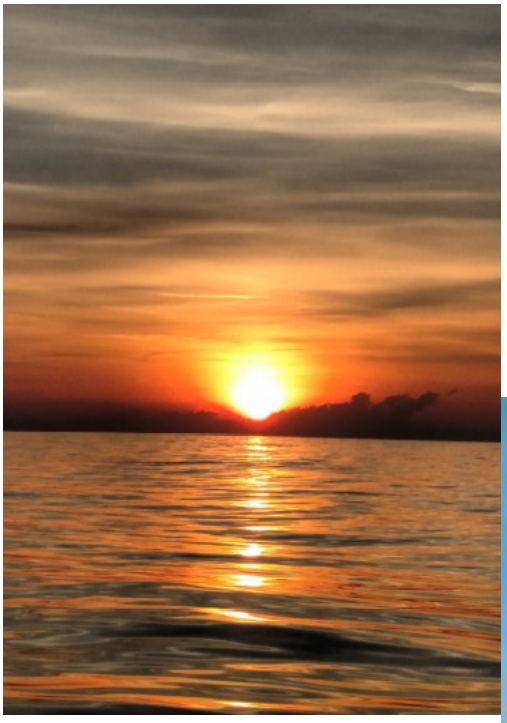
Stromboli → Tropea

Baro: 1021 hp
Temp.: 28°C
Wind: NW, 0 - 1 Bft

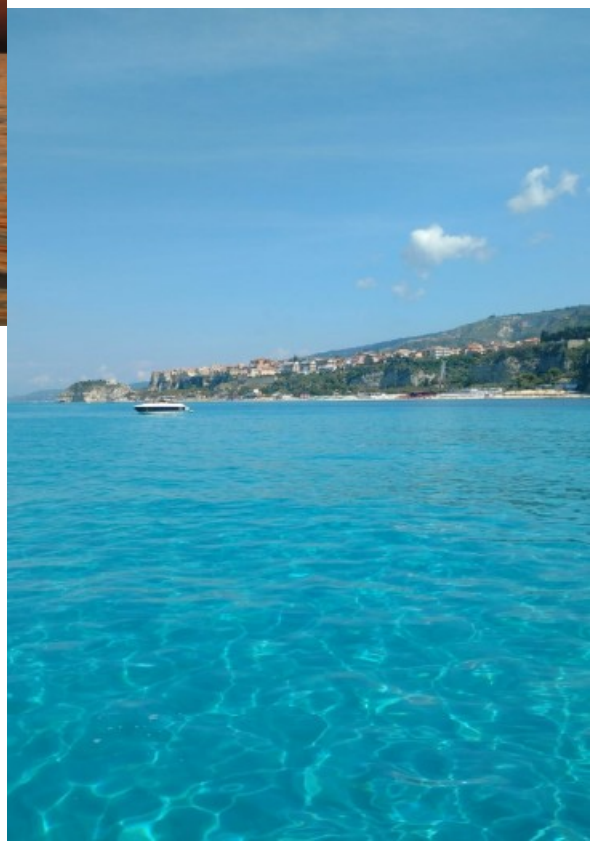
Anker auf am frühen Morgen um 03:00 Uhr, Le Petrazze. (Fahrt nach Sicht und Ploter)
Von dort ging es wieder unter Motor auf die Westseite von Stromboli zu Sciara del Fuoco.
Hier ließen wir in gebührendem Abstand von 500 m, wie vorgeschrieben den Dampfer mit ausgeschaltetem Motor treiben und genossen das feurige Schauspiel. Wir wollten gerade weiter, da gab der Stromboli noch mal so richtig „Gas“.
Hat man besonderes Glück und ist zur richtigen Zeit hier kann man sehen wie der Vulkan Lavabomben (glühende Steinkugeln) spuckt, die dann die Feuerrutsche herunter bis ins Meer rollen - deshalb der Sicherheitsabstand (siehe auch Dokumentationsfilm – Die Kraken von Stromboli).

Nach dieser grandiosen Darbietung machten wir uns auf den Weg nach nach Tropea (Kurs 105°).

Sonnenaufgang über Kalabrien



Badebucht - im Hintergrund Topea



In einer kleinen Bucht am Hausstrand des Ortes warfen wir um 12:00 Uhr den Anker, gingen Schwimmen und machten Siesta. Gegen 17:30 Uhr hieß es Anker auf und siehe da durch eine lokale Seewind – Konstellation wie aus dem Lehrbuch setzte gegen 18:00 Uhr Ostwind mit 3 - 4 Bft ein. Mit diesem Angebot kreuzten wir noch einige Schläge bis wir den Hafen ansteuerten, in dem wir um 20:00 Uhr fest machten.
Im Hafen wurden wir nach telefonischer Anmeldung freundlich begrüßt und bekamen einen Platz zugewiesen. Es war der ruhigste (kein Schwell) und günstigste Hafen und auch die lautstark bis in die Nacht feiernden Polen wurde durch das Security – Team im Zaum gehalten.
Am Abend schauten wir uns die Stadt an.

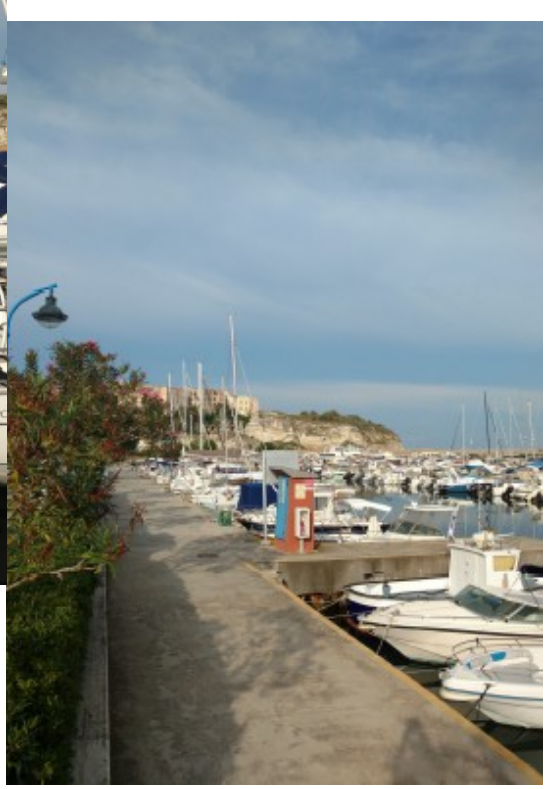
Etmal: Motor 32
(sm) Segel 4

Hafengebühr: 85,- €
inklusive Shuttle - Service in die Stadt

Zusatz: Alina musste wegen eines Insektenstiches der immer entzündlicher wurde zum Arzt. Somit fuhren, als wir vor Anker lagen Stefan und Alina mit dem Dingy an Land. Sie wurden dann kurzer Hand per Anhalter zum Arzt, Krankenhaus (welches kostenlos war) und zur Farmacia gefahren → von wildfremden Menschen.

Kann nur sagen gastfreundliches Kalabrien.

Marina Tropea



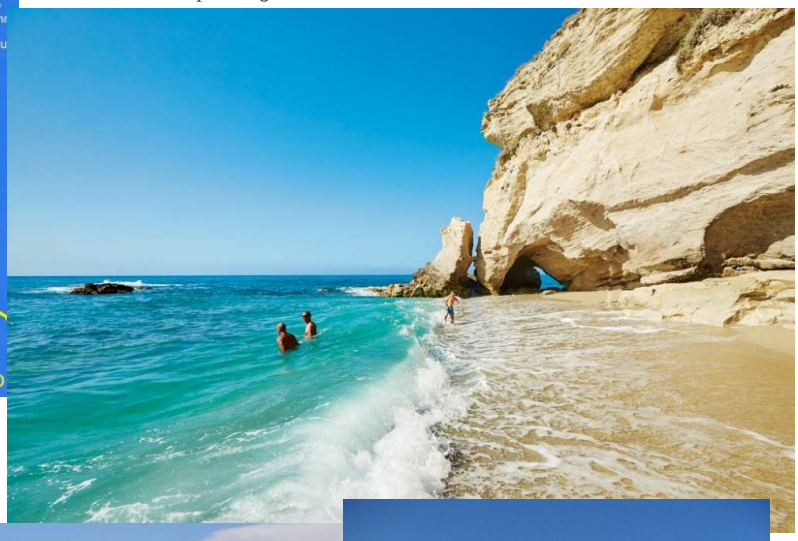
5. Tag, Donnerstag der 13.09.2018 Wetter: Internet/Windy

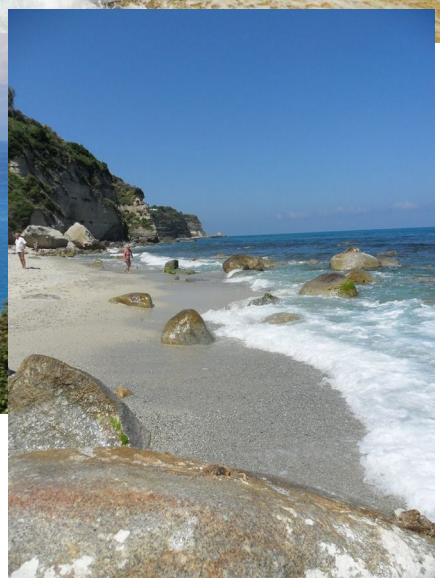
Tropea → Scilla (Bagnara Calabra)

Baro: 1020 hp
Temp.: 27°C
Wind: SW, 1 Bft ansteigend
Gewitterneigung

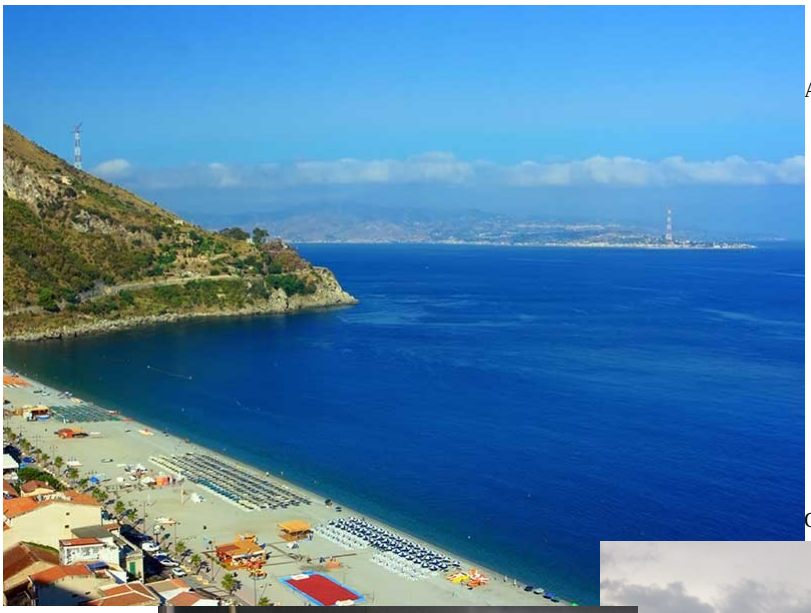
Ablegen war um 09:15 Uhr und es ging an Kalabriens schönster Küste, der Costa Bella oder der Küste der Götter, der Costa degli Dei entlang - wieder mit Schwimmen in verschiedenen Buchten. Bei Capo Vaticano kam etwas Wind auf, der aber nach einer Seemeile unter Segel wieder abflaute und wir weiter Motoren mussten (armer Jokel) - (Fahrt nachSicht).

Unterhalb der weltberühmten Kirche Santuario Santa Maria dell'Isola, dem Wahrzeichen von Tropea, liegt ein himmlisch kleiner Strand



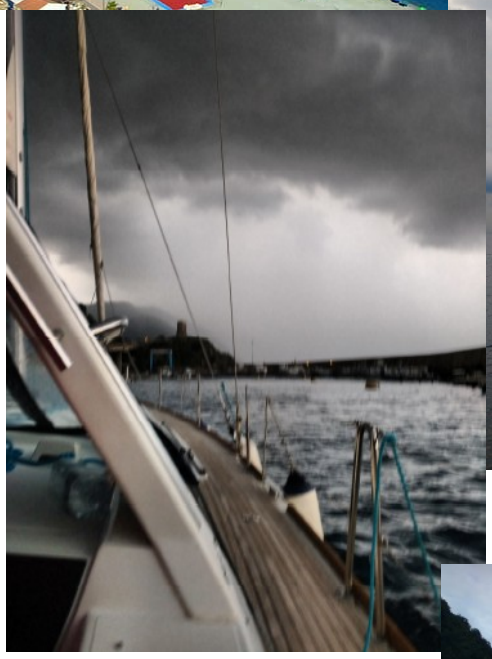


Nun ging es geradewegs nach Scilla (es sollte in eine Ankerbucht gehen) – (Kurs 200°).
Hier kreuzten wir das Fahrwasser zum See- und Containerhafen Gioia Tauro der größte Kalabriens.
Wir mussten einem Containerfrachter der Reederei MSC ausweichen und ihn passieren lassen.
Auf der Fahrt nach Scilla sahen wir das über die Berge Kalabriens eine Gewitterfront hochzog.
So wurde aus dem Ankern in der Bucht von Scilla nichts und wir entschieden uns in dem Fischerhafen Bagnara Calabra Schutz zu suchen (Fahrt nach Sicht).



Ankerbucht vor Scilla mit Blick in den Stretto

Gewitterfront im Anmarsch ...



… und der Fischerhafen von Bagnara Calabra bei gutem Wetter

Gerade noch rechtzeitig, denn es regnete in Strömen und das Gewitter kam näher.
Ein Fischer hat uns einen Platz an der Tankstelle zugewiesen. Hier lag ein defekter Stromkasten aus dem Kabel heraus lugten und ich hatte Bedenken das dieser noch Strom führte (Wasser und Strom ist nicht gut). Hier gab es nichts interessantes außer Gewitter. Der Ort war etwa 1,5 Km entfernt und der Fußweg nicht empfehlenswert.

Etmal: Motor 32 Hafengebühr: Keine
(sm) Segel 1

Zusatz: Am anderen Morgen kann ein freundlicher Beamter der Guiardia Costeria und erklärte uns das hier Fähren und Ausflugsboote anlegen

Fischerhafen von Bagnara Calabra

… es geht auch Segeln

6. Tag, Freitag der 14.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Bagnara Calabra → Messina

Baro: 1020 hp
Temp.: 28°C
Wind: NW, 1 - 2 Bft

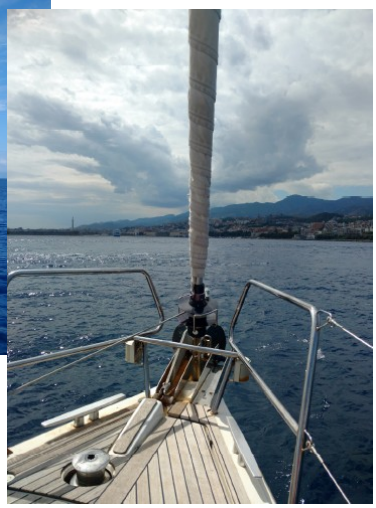
08:45 Uhr legten wir in dem Fischerhafen ab (Kurs 240° / 200° vor der Einfahrt in das VTG). Wenn man ältere Bilder aus dem Netz (Wikipedia) mit der Gegenwart vergleicht fällt einem auf das der Hafen heruntergekommen ist – armes Kalabrien!
Heute konnten wir längere Zeit die Segel setzen und bis vor den Yachthafen Marina di Nettuno in Messina segeln. In der Straße von Messina ist der Wind oft um 2 Bft stärker – bedingt durch die Düse. Vorbei an dem gestrigen Ziel Scilla ging es hinein in die Straße von Messina, den Stretto di Missina. Der Stretto ist Ein Verkehrs-Trennung-Gebiet (VTG). Hier sollte man aufgrund des Massiven Schiffs – und Fährverkehrs streng nach Vorschrift fahren. Der Kurs lag so gut, das er das VTG nicht berührte. Gegen 12:00 Uhr erreichten wir die sizilianische Seite des Stretto. Wir segelten Bb liegend vorbei an „Kobold“, einer Versuchsanlage von 2006 für die Stromerzeugung aus den Gezeiten im Stretto (siehe Wikipedia). Das tyrrhenische Meer ist gegenüber dem ionischen Meer im Maximum 0,30 m Meter höher und es kann ein Strom von maximal 4 Knoten nach Nord und Süd entstehen. Dies richtet sich nach den Gezeiten von Gibraltar. 4,5 Std. nach Hochwasser in Gibraltar setzt der Südstrom ein und 1,75 Std. vor dem nächsten Hochwasser setzt der Nordstrom ein. Dies ist auch abhängig von der Windrichtung und dessen Stärke. Wir waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort und hatten nicht mit Eddys oder Ungeheuern (Verwirbelungen, Strudel) zu kämpfen.
Gegen 14:00 Uhr waren wir fest im Hafen und hatte dadurch Zeit uns Messina anzusehen.

Eine Anmerkung zum Hafen Marina di Nettuno:

Der Hafen liegt vor bzw. in der Einfahrt zum großen Fährhafen von Messina. Es setzt Strom, entweder nach Süd oder Nord. Wenn dann noch starker Wind (Vento) entgegen steht, sowie ¼ stündlich der Hafen von Fähren angelaufen wird, geht die Lucy ab. Hier werden nicht nur Personen, PKW's und LKW's verschifft sondern ganze Eisenbahnzüge mit Besatzung.
Dadurch entsteht natürlich großer und heftiger Schwell der an den Leinen zerrt. Auf diese Weise könnte die Klampenbefestigung / Laminat auf der Bb – seite beschädigt worden sein.
So einen „teuren“ Schwell habe ich noch nie bezahlt.
Nach einem ausgiebigen Stadtbesuch ließen wir den Tag an Bord ausklingen.

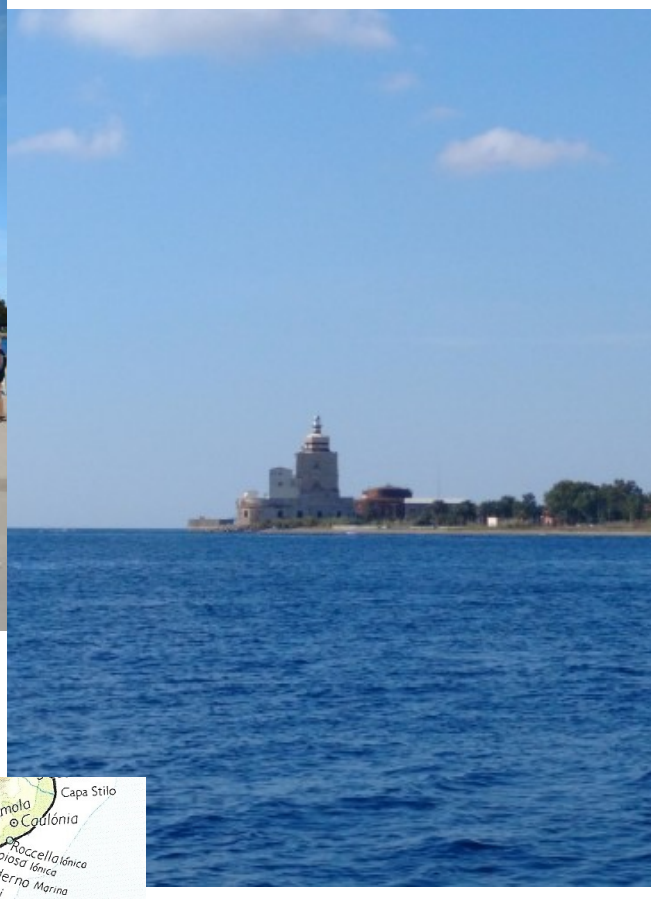
Etmal: Motor 1 Hafengebühr: 130,- €
(sm) Segel 15

Stretto di Missina



Stretto di Missina

SENZA LIMITI in der Marina di Nettuno - Messina



Leuchtturm Torre di Faro, Capo Poloro an der sizilianischen Nordausfahrt des Stretto

7. Tag, Samstag der 15.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Messina → Milazzo

Baro: 1018 hp
Temp.: 28°C
Wind: N – NW,1 – 2 Bft

Um 09:30 Uhr haben wir abgelegt und konnten direkt rechtweisend die Verkehrstrennungszone des VTG's kreuzen (Kurs 090°). Wir segelten mit 4 Bft bis San Govanni machten eine Wende (Kurs 330°) und verließen die kalabrische Seite wieder um rechtweisend durch das abknickende VTG zu segeln. Nach der nächsten Wende (Kurs 070°) segelten wir an der sizilianischen Seite des Stretto hoch zum Capo Poloro. Wir umrundeten das Kap mit gebührendem Abstand um nicht mit eventuell auftretenden Strudeln Bekanntschaft zu machen (siehe Zusatz).
Weiter ging es in Richtung Milazzo (Kurs 280). Von Städten und teuren Marinas hatten wir genug und die Raffinerie von Milazzo ist auch nicht der „burner“. Kurz entschlossen gingen wir nicht nach Milazzo, sondern in die Bucht Calla San Antonio am Ende des Capo di Milazzo. Hier ankerten wir für die Nacht und waren dem nächsten Tagesziel Vulcano auch näher. Hier war es sehr idyllisch – mit dem Blick auf die Stadt und ihre Festung. Doch man staune auch Schwimmen, denn das war immer drin.
Fest am Ankerplatz waren wir um 19:00 Uhr.

Etmal: Motor 5
(sm) Segel 30

Zusatz: Die Straße von Messina ist ein besonderes Segel – und Fahrgebiet,
Es muss mit besonderer Sorgfalt befahren werden.
Wie schon erwähnt gibt es im Stretto einen mehr oder minderen Höhenunterschied.
Bei ungünstigen Winden und Strömungen können an bestimmten Stellen Strudel entstehen. Hier hausen der griechischen Mytologie nach die Ungeheuer Skylla und Charybdis.
Deshalb nehme man die Gezeiten von Gibraltar und plane danach die Durchfahrt.
Wie schon erwähnt: Südstrom 4 ½ h nach HW Gibraltar
Nordstrom 1 ¾ h vor dem nächsten HW Gibraltar

Abhängig aber auch von Wind und Wetter (z.B. Gewitter, wie bie uns).

Was im Stretto abgeht konnte man aus der Marina heraus beobachten → der enorme Versatz der Fähren.

Calla San Antonio – in der Ferne Milazzo

8. Tag, Sonntag der 16.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Capo di Milazzo → Vulcano

Baro: 1020 hp
Temp.: 27°C
Wind: NW - N - NO
1 – 2 Bft

Wir hatten Zeit und lagen gut im Plan.
Somit war schon wieder Schwimmen angesagt.
Diesmal an Land denn es lockten die reifen „Bio“ - Kaktenfeigen (Opunzien), die aber nicht einfach zu pflücken sind. Unser Jens, bestückt mit den Fischerhandschuhen von Simon hat sie gepflückt und die gab es dann zum Frühstück – Lekker, wie der Holländer sagt.

Der Skipper beim Entfernen der feinen Stacheln

Die süße und vitaminreiche Frucht – ganz BIO

11:00 Uhr ging der Anker hoch und wir motorten wieder mal und zwar in Richtung Vulcano in die Ankerbucht Calla del Cavallo bei Testa Grossa, mit beeindruckender Grotte gleichen Namens, einem Teilstück eines alten Lavakanal (Kurs 290°).

Calla del Cavallo

Ausgiebiges Schwimmen war angesagt wonach wir zum nächtlichen Ankerplatz der Calla di Ponente segelten. Im Bouche von Vulcano zwischen den Inseln Lipari und Vulcano wurde der Wind durch die Düsenwirkung beschleunigt und ein sportliches Segeln war möglich. Der nächtliche Ankerplatz liegt genau gegenüber der ersten Ankerbucht der Port di Levante, nur durch eine schmale Landzunge zur Halbinsel Vulcanello getrennt (Fahrt nach Sicht).
Fest vor Anker waren wir um 18:20 Uhr.

Etmal: Motor 7,5
(sm) Segel 13,5

Calla di Ponente, die Bucht für die Nacht – rechts im Bild Calla del Cavallo

Ankern vor Vulcano
einer traumhaften
Kulisse

9. Tag, Montag der 17.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Vulcano → Salina

Baro: 1021 hp
Temp.: 27°C
Wind: O, 1 – 2 Bft
in der Nacht auf
auf W drehend

Um 08:00 Uhr fuhren Stefan, Alina, Jens und Gabi mit dem Dingy nach Vulcano - Stadt um noch einige Kleinigkeiten einzukaufen – vor allem frische Brötchen und Brot aus der leckeren Inselbäckerei. Nachdem Frühstück gegen 09:30 Uhr wurde der Anker gelichtet und wir motorten Richtung Rinella auf Salina (Kurs 320°). Auf halber Strecke konnten wir Segel setzen, weil auch im Canale de Salina zwischen den Inseln Lipari und Salina durch die Düsenwirkung ein kräftiger 4-er Wind einsetzte, der hinter Salina wieder abflaute. Gegen 11:45 Uhr erreichten wir Rinella und gingen Westlich des Fähranlegers vor Anker - die Badeplattform wurde wieder zum Schwimmen freigegeben.
Zum Übernachten suchten wir uns die schöne Ankerbucht Baia de Pollara aus und fest vor Anker waren wir um 17:00 Uhr.
Wir stellten fest das Wasser in den Schiffstanks wird knapp, so überlegten wir Morgen in den Hauptort in die Santa Marina Salina zu fahren und Wasser zu nehmen.

Etmal: Motor 6
(sm) Segel 14

Baia de Pollara ...

… im Hintergrund die Insel Filicudi und dahinter die kleinste bewohnte Insel der Liparen: Alicudi

10. Tag, Dienstag der 18.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Salina → Filicudi

Baro: 1021 hp
Temp.: 28°C
Wind: NW - O, 2 Bft;
in der Nacht auf
auf S drehend;
Gewitterneigung

10:00 Uhr hieß es Anker auf und wir motorten zum Haupthafen der Insel Salina Santa Marina Salina um Wasser aufzutanken (Fahrt nach Sicht). Diesen erreichten wir gegen 11:30 Uhr. Für die Zeit des Wassernehmen schlossen wir auch den Landstrom an um die Domestic – Versorger - Batterie aufzuladen. Die Ladekapazität über das Ladegerät des Landstromes ist höher, als das Laden mit Maschine. Wir mussten sehen das die Batterien immer wieder geladen werden wo es geht, denn wir haben öfter (auch vor Anker) die Maschine als Hilfsaggregat laufen lassen. Obwohl wir viel unter Maschine gefahren sind.
Aufgrund der niedrigen Versorger – Spannung hatte sich der E-Bongo (elektr. Toilette) verabschiedet. Der Fehler wurde von Jens und Stefan behoben.
Im Hafen angekommen bekamen wir einen Platz zugewiesen, hatten Hilfe beim Anlegen und füllten für 20,- € unsere Tanks. Es war nicht nur warm sondern auch „schwüll“ - es sah nach Gewitter aus. Dunkle Wolken und ein fallendes Barometer zeigten das an.

Wasser bunkern in Santa Marina Salina

Um 13:30 Uhr liefen wir bei absoluter Flaute um nach Filicudi, Porto zu verlegen (Fahrt nach Sicht / ab Capo de Pollara 270°). Wir haben natürlich motort, bis auf einen verzweifelten Versuch zu segeln. Unterwegs auf dem Weg zur Insel Filicudi haben wir mit viel Mühe unter Motor eine 51-iger Grand Soleil uberholt. Die Yacht lief bei leichtem Wind aus Raumschots (2 Bft) schätzungsweise 5 Knoten. Die Besegelung bestand aus dem Groß und einem riesigen Code-Zero. Die Yacht segelte Einhand unter polnischer Flagge, hatte aber nicht als Einhandsegler geflaggt - weißer Wimpel mit rotem Punkt.

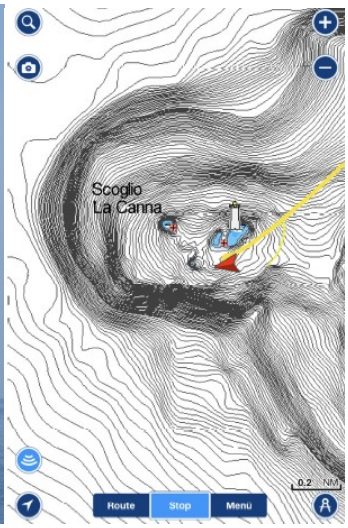
Im Hafen angekommen wurden wir von dem Ormigatore Masimo in seinem Schlauchboot empfangen. Mit seiner Hilfe machten wir um 15:30 Uhr an einer der Muringboje fest.
Wir machten uns fein um im Ristorante „La Canna“ essen zu gehen, benannt nach der gleichnamigen Felsnadel im Westen der Insel. Die Aussicht auf den Hafen und die vorgelagerten aeolischen Inseln war atemberaubend.

Etmal: Motor 19
(sm) Segel 1,5

Liegegebühr: 50,- €
mit Schlauchboottransfer an Land

Aussicht vom Ristorante „La Canna“ - im Hintergrund die Insel Salina

Anfahrt auf die Felsnadel:
Scoglio La Canna im Hintergrund die Insel Alicudi



Ankerplatz Scoglio La Canna

11. Tag, Mittwoch der 19.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Filicudi → Alicudi → Filicudi

Baro: 1020 hp
Temp.: 25°C
Wind: O, 2 - 3Bft;
Gewitterneigung

Leinen los um 11:30 Uhr. Es ging zur westlichsten Insel der Liparen, Alicudi.
Vorbei an der Felsnadel Scoglio La Canna (Fahrt nach Sicht), einem alten, erodierten Vulkan dicht unter Wasser. Hier ankerten wir auf 8 Meter, einem Basaltstangenplateau.
Weiter ging es um 12:45 Uhr nach Alicudi, Porto (Kurs 250°). Gegen 14:00 Uhr erreichten wir den Anleger denn mehr ist es nicht und sahen das er eine Baustelle war. Ein Anlegen für einen kurzen Landgang war nicht möglich. Das Ankern war auch schwierig (keine geschützte Bucht, steil abfallendes Ufer).
Für einen Imbiss haben wir kurz südlich des Anlegers in der Cala Palomba geankert (auf 20 Meter; 10 Meter vom Ufer entfernt).
Alicudi war der westlichste Punkt unserer Segelreise und wir mussten den Rückweg antreten – entweder über das sizilianische Festland oder wieder über die Inseln. Ursprünglich wollten wir an das sizilianische Festland nach Cefalu aber da die Windverhältnisse „bescheiden“ waren würde dies bedeuten das wir ca. 45 sm motoren müssen. Gleichzeitig zog aus dieser Richtung eine Gewitterfront auf und wir beschlossen den Plan aus Sicherheitsgründen zu ändern. Wir traten den Rückzug (Rückweg) über Filicudi, Salina, Lipari und Vulcano nach Portorosa an.
(Kreuzschläge bei Ostwind 3 - 4 Bft → Winddrehungen durch Gewitter)

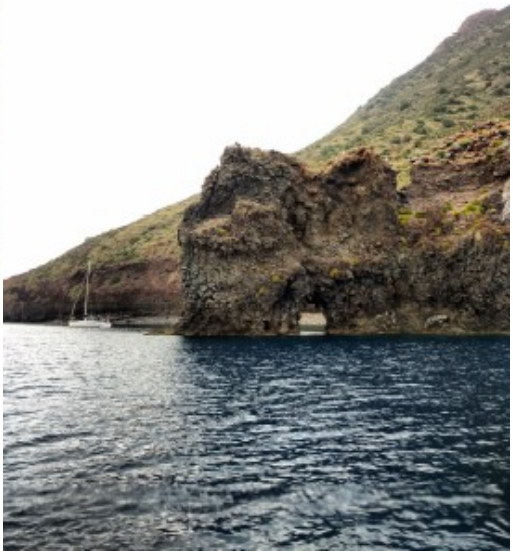
Gewitter über Alicudi

Aufgrund des aufkommenden Windes von 3 – 4 Bft, bedingt durch die örtliche Wetterlage konnten wir der Gewitterfront, die nun in Richtung Alicudi zog davon segeln. Ein Segler, der wahrscheinlich aus Cefalu ausgelaufen ist war von einer auf die andere Minute nicht mehr zusehen und in der Gewitterfront verschwunden.

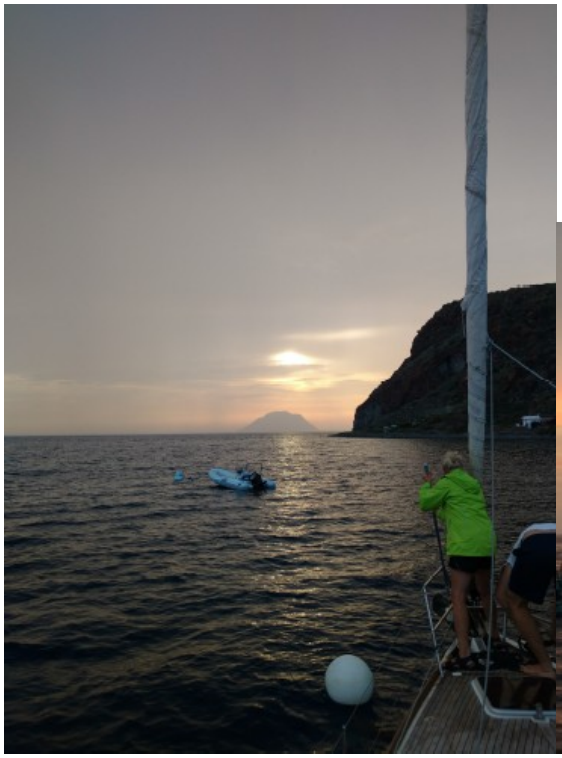
Wir steuerten Punta Perciato auf Filicudi an um dann um 17:00 Uhr bei den Grotten von Bue Marino vorbei zuschauen. Nur vorbei schauen, denn das Gewitter saß uns immer noch im Nacken. Wir hatten zwar vor zu ankern verschoben den Besuch der Grotten aber auf den nächsten Tag.
Wir hatten vor für die Nacht wieder in eine Bucht zugehen doch wir liefen aus Sicherheitsgründen den zweiten und schöneren Hafen Pecorini,Porto auf Filicudi an. Hier gingen wir ebenfalls an eine Muringboje an der die Senza Limiti um 18:00 Uhr fest war.
Glücklicherweise löste sich die Gewitterfront in Wohlgefallen auf, nur es regnete ein wenig – Die Inselbevölkerung freut's.

Etmal: Motor 16 Liegegebühr: 40,- €
(sm) Segel 8,5

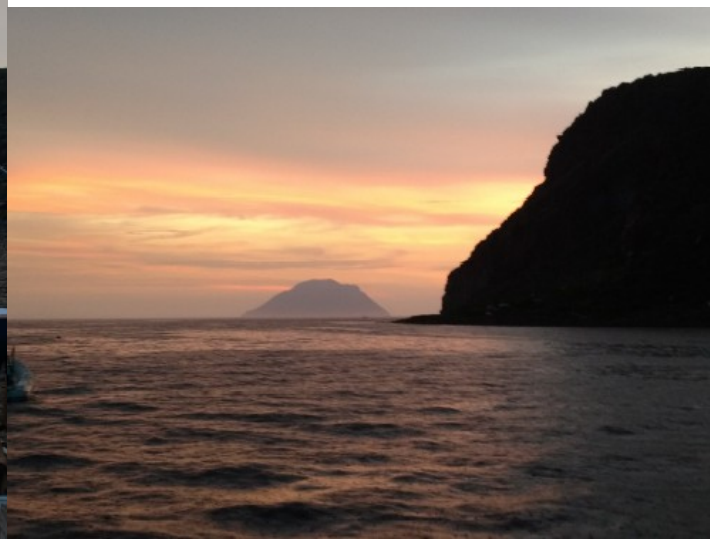
Grotten von Bue Marino



Muringboje Pecorini,Porto



„Abendrot – Schönwetterbot“ - Pecorini,Porto mit Blick auf Filicudi



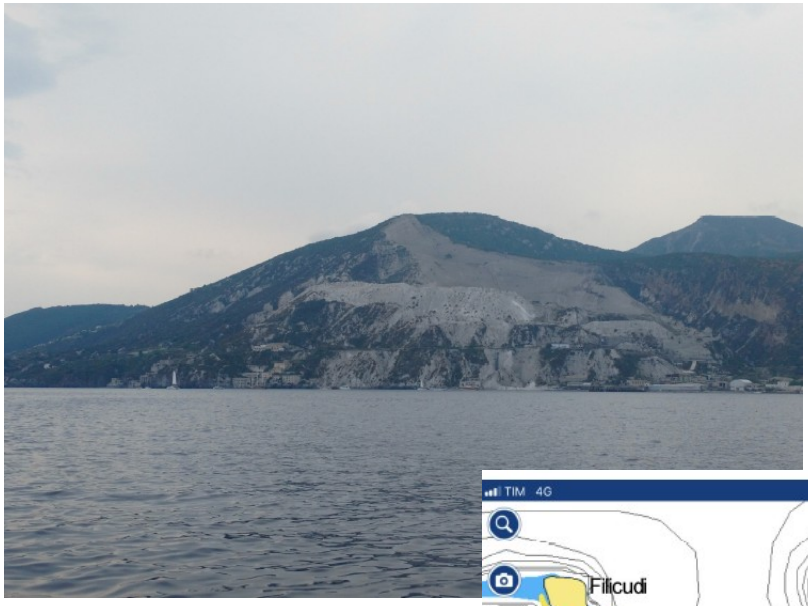
12. Tag, Donntag der 20.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Filicudi → Lipari

Baro: 1021 hp
Temp.: 28°C
Wind: S, 2 Bft;
In der Nacht auf W drehend

Von Filicudi ging es um 09:45 Uhr nach Lipari (Fahrt nach Sicht). Vorher besuchten wir aber wie geplant die Grotten Bue Marino. Wir ankerten unmittelbar vor den Grotten. Ein bisschen Sight Seeing und weiter nach Lipari. Bis 14:00 Uhr motorten wir zum Punta Grottazza. Hier lag ein Windfeld von 4 - 5 Bft im Canale della Salina, sodass wir bis nach Punta Castagna auf Lipari aufkreuzen konnten.
15:30 Uhr wurde vor der Bimssteilküste (Punta Castagna) von Lipari wieder ein kurzer Badestop eingelegt bevor es in den Hafen von Lipari-Stadt geht.
In dieser Ecke der Insel Lipari wird und wurde schon von den „alten“ Römern Bimsstein abgebaut.

Bimssteinabbau auf der Insel Lipari

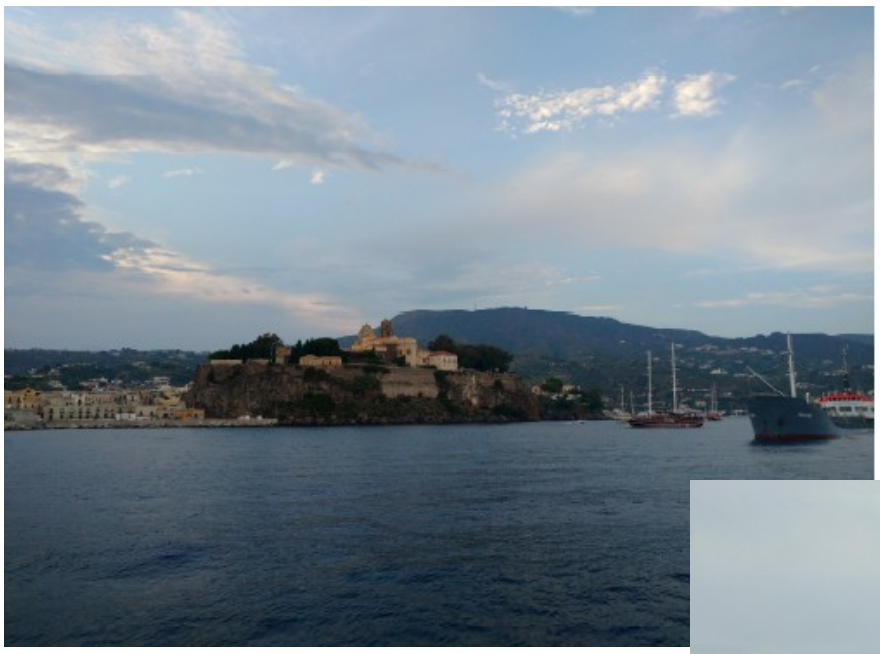


Kurs von Filicudi nach Lipari

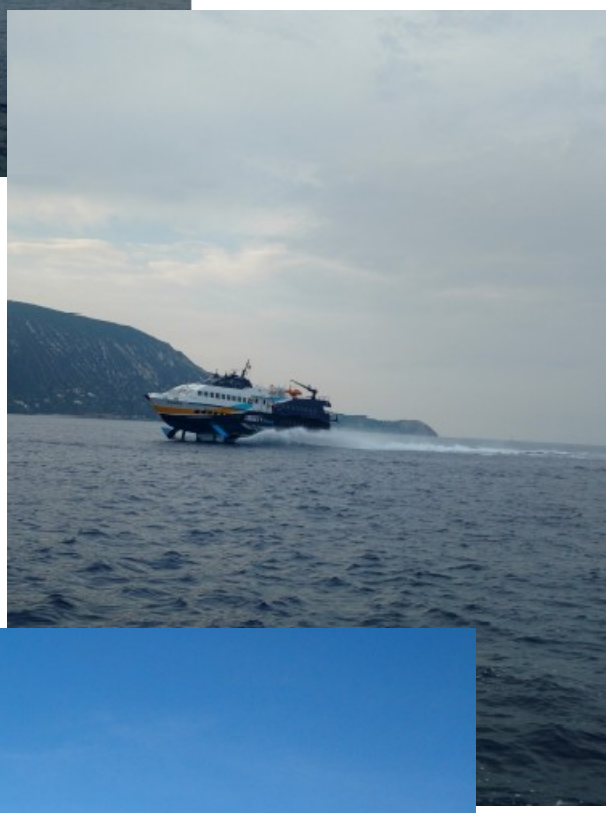
Um 16:00 Uhr lichteten wir den Anker, sodass wir früh im Hafen sind. Nach der Umrundung des Kaps Pt. Castagna hatten wir wieder hervorragenden Segelwind (2 - 3 Bft).
Bei der Ankunft in Lipari-Stadt drehten wir erst einmal eine Runde an der Altstadt und den verschiedenen Häfen vorbei und beschlossen weit weg von den Fähren in den Hafen Pignataro, Porto zugehen. Um 18:30 Uhr waren wir im Hafen fest.
Abends ging es in die Stadt – Rundgang mit Abschlussessen.

Etmal: Motor 16
(sm) Segel 19

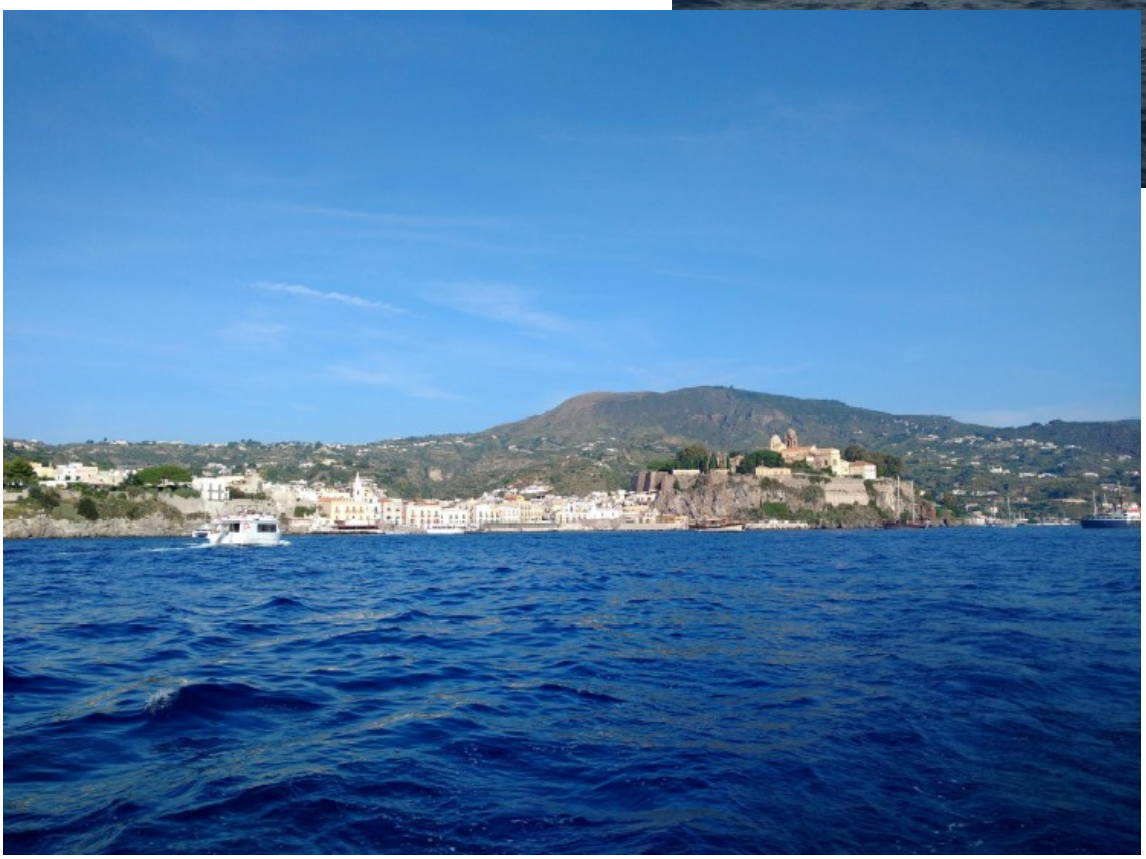
Hafengebühr: 80,- €



typisches Tragflügelboot (Aliscafo) für die Verbindung zwischen den Inseln



Lipari - Stadt



13. Tag, Freitag der 21.09.2018 Wetter: Internet/Windy

Lipari → Portorosa

Baro: 1018 hp
Temp.: 27°C
Wind: SO, 1 Bft

Abgelegt haben wir am letzten Tag um 09:00 Uhr (Fahrt nach Sicht).
Um 10:40 ankerten wir noch einmal in der schönen Bucht Calla de Cavallo auf Vulcano.
Anker auf hieß es um 11:45 Uhr und es ging vor bei an Pt. Porci nach Portorosa zum Carterhafen (Kurs 160°).
Hier wollten jetzt viele hin!!!
Zwischendurch wurde natürlich jedes Lüftchen noch zum Segeln ausgenutzt.
Gegen 15:40 kamen wir an der Hafeneinfahrt von Portorosa an – wir mussten aber noch tanken.
Nun begann der „Tanz“. Es waren schätzungsweise 25 Schiffe die betankt werden wollten und wir lagen so im Mittelfeld. Es dauerte aber immerhin noch 1 Stunde bis wir an der Reihe waren.
Um 16:50 waren wir dann im Charterpoint von Sunsicily fest.

Gegen 17:30 war die Abnahme der Senza Limiti durch die Mitarbeiter von Sunsicily, die problemlos verlief.
Abends gingen wir wieder in unsere bewährte Pizzeria Marina Grande im Centro commerziale essen.
Wir konnten noch auf der Senza Limiti übernachten (bis max. 08:00Uhr) bevor wir dann am Samstag den 22.09.2018 um 05:30 Uhr für unseren Transfer zum Flughafen Catania abgeholt wurden – dies klappte wieder hervorragend.

Auf der Fahrt zum Flughafen sahen wir das der Etna, Siziliens höchster Vulkan aktiv war. Er spuckte und trug eine weit sichtbare Rauchsäule.
Der Flug mit Condor nach Düsseldorf klappte reibungslos und das Stauland NRW hatte uns wieder.

Punta Porci mit der Ankerbucht Calla Carnevali im Hintergrund

Schlußwort und Fazit:

Man beginnt am Besten mit den schönen Erlebnissen.
Der Segeltörn war eine abwechslungsreiche Reise, auch wenn wir viel unter Motor fuhren.
Man hat einen Plan und muss ihn dann vor Ort den jeweiligen Bedingungen und Gegebenheiten anpassen.
Es hat mir sehr gut gefallen und Spaß gemacht mit euch – auch wenn es manchmal nicht so aussah.
Meiner Mannschaft danke ich für die Unterstützung bei diesem Segeltörn und wenn das mit dem Segeln, mangels Wind nicht so hinhaute musste wenigstens das Essen gut sein. Und es war gut, nein es war hervorragend, was da in der Pantry gezaubert wurde.
Wir waren 13 Tage mit der SENZA LIMITI unterwegs,
haben 326 sm zurückgelegt,
davon 181 sm unter Maschine
und leider nur 145 sm unter Segel.
Es herrschte für diese Jahreszeit und dieses Seegebiet eine außergewöhnliche Schwachwindperiode.
Dies ist eigentlich den Sommermonaten vorbehalten.
Es sollte zwar eine Flottille werden, aber widrige Umstände haben dazu geführt, dass sie nicht stattfinden konnte. Aber das ist eine andere Geschichte.

Noch einige Worte zum Charterschiff der SENZA LIMITI:

Wie schon im Vorwort erwähnt handelt es sich um eine Benteau Oceanis 45.
Sie hat extrem viel Stauraum, wie Vorpiek (Segellast), riesige Staukästen hinter den beiden Steuerrädern und dazwischen die Rettungsinsel „verbaut“. Diese ist nur bei heruntergeklappter Badeplattform erreichbar und im Notfall hat man bestimmt Probleme die Rettungsinsel schnell zu erreichen. Die Badeplattform hat eine sehr komplizierte und empfindliche Elektromechanik. Diese konstruktiven Anteile gehen alle zu Lasten des Platzes in den Vorschiffkojen, der Pantry und dem Salon. Der Navigationstisch ist in den Sitzbereich des Salons integriert. Durch den relativ flachen Niedergang, der sehr weit in den Salon reicht wird ebenfalls viel Platz verschenkt.

Was sehr gut an unserem Schiff war ist der mechanische Antrieb. Der Motor ein 4 Zylinder Yanmar Saugdiesel war hervorragend über den Saildrive mit dem 3-flügligen Propeller abgestimmt.

Die Wartung und Pflege des Schiffes lies auch zu wünschen übrig.
Ein so schlecht gewartetes und gereinigtes Schiff habe ich noch nie übernommen.
Der Verschleiß war sehr hoch, dabei war das Schiff erst 6 Jahre alt.
Es funktionierte zwar alles musste aber aufpassen, wenn man mit dem Schiff an die Grenzen geht.
Dies war zum Glück nicht der Fall und es ist alles heil geblieben, sowohl bei Mannschaft und Schiff.