

Giro di Sardegna

- 486 sm rund um Sardinien -

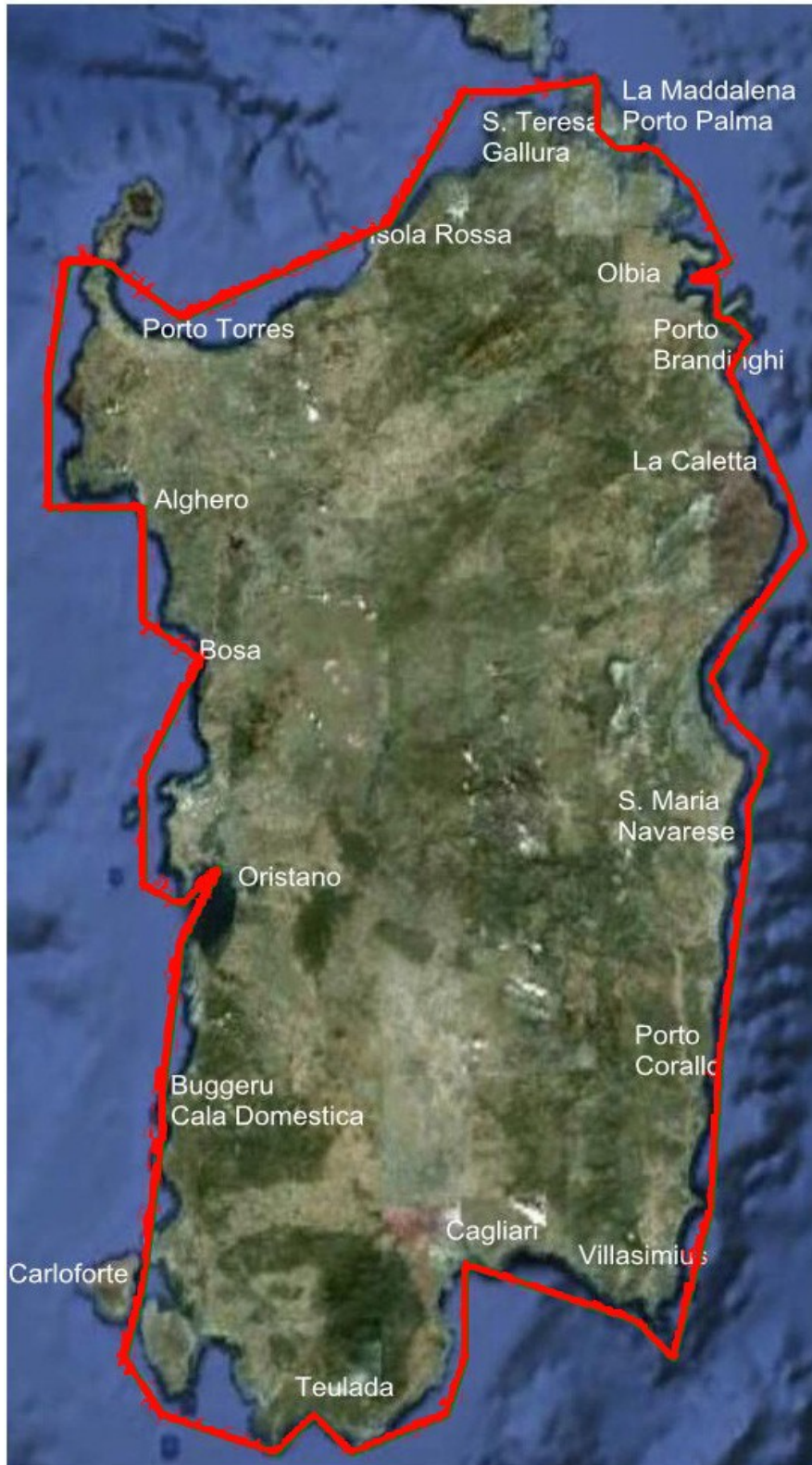
Im Frühjahr haben wir unser Boot von [Südfrankreich über Korsika nach Sardinien](#) überführt. Seit dem hat unsere MERGER einen festen Liegeplatz in Alghero im Nordwesten der zweitgrößten Mittelmeerinsel. [Alghero](#) ist ein Mittelzentrum mit etwa 40 000 Einwohnern und schöner, gut erhaltener Altstadt aus katalanischer Zeit. Der Flughafen wird ganzjährig regelmäßig aus Deutschland (Ryanair) direkt angefliegen. Mit dem Bus sind wir danach in einer knappen halben Stunde in der Innenstadt und in weiteren fünf Minuten Fußweg an Bord.

Im sehr großen Hafen liegen weit mehr als tausend Schiffe. Eine Reihe von Schwimmstegen werden von verschiedenen Firmen betrieben. Wir haben uns für die [Marina di Sant Elmo](#) entschieden. Das ist sicher nicht die billigste Möglichkeit in Alghero zu liegen, aber sehr wahrscheinlich eine der besten. Die Größe der Anlage ist überschaubar. Man kennt sich und es gibt eine Bewachung rund um die Uhr. Guiseppa und seine Mitarbeiter kümmern sich auch in unserer Abwesenheit zuverlässig um das Boot. Davon, dass dies wirklich funktioniert, konnten wir uns erst vor wenigen Tagen überzeugen als sich für uns unerwartet mitten in der Nacht, im strömenden Regen eines Gewitters zwei Männer auf unserem Vorschiff zu schaffen machten. Man hatte befunden, dass es sich im Sturm zu sehr bewegte und zurte sicherheitshalber die beiden Muringleinen etwas fester. "Mille grazie" können wir dazu nur sagen, bei solchem Service können wir beruhigt nach Hause fahren.



In der Marina di Sant Elmo fühlen wir uns gut aufgehoben.

Bei einigen Badeausflügen im Sommer haben wir besonders die Bucht von Porto Conte schätzen gelernt. Jetzt im Herbst wollen wir in einem längeren Urlaub auch die weitere Umgebung unseres neuen Reviers kennen lernen. Da wir auf einer Insel sind, liegt es nahe, sie vollständig umrunden zu wollen. Wie immer, habe ich während dieser Reise Tagebuch geführt. Aus diesen jeweils aktuellen Eindrücken ist letztlich dieser Bericht entstanden.



Unsere Reiseroute rund um Sardinien mit den angelaufenen Häfen und Ankerplätzen.

Donnerstag 2. Sept. 2010

Wir können nicht ewig auf den idealen Wind für unsere Reise nach Süden warten und so starten wir, nachdem wir an der Tankstelle in Alghero Diesel gefasst haben, gegen 11 Uhr bei strahlendem Sonnenschein. Bei ungefähr 1 Bft aus wechselnden Richtungen machen wir erst gar keinen Segelversuch. Alghero verabschiedet sich von uns mit einem fantastischen Blick auf die beeindruckende Silhouette der Altstadt. Kurz vor Cap Maraggiu tauchen in etwa 200 m Entfernung ein paar Tümmler auf. In Bootsnähe trauen sie sich diesmal nicht. Wind bringen



Bosa ist ein ganz reizendes Städtchen. Wenn man nicht mit dem Beiboot über den Fluss fahren will, muss man mit einem halbstündigen Fußmarsch bis in den Ort rechnen.

sie trotzdem mit, denn schon wenig später laufen wir mit einer Backstags-brise, wie sie schöner nicht sein könnte, auf Bosa zu.

Wir entscheiden uns für einen Platz bei Nautica Pinna im Fluss Temo. Dort liegen wir komfortabel mit Wasser und Strom am nahezu neuen Schwimmsteg. Nur Duschen gibt nicht. Der Weg in den Ort ist mit einem halbstündigen Fußmarsch verbunden, wird aber durch ein ganz reizendes Städtchen belohnt, das man sich nicht entgehen lassen sollte.

Freitag 3. September 2010

Nachts beginnt es unter dem Heck zu plätschern. Ein sichereres Zeichen, dass Wind darauf steht. Auch wenn es beim Auslaufen zunächst nicht danach aussieht, stabilisiert der sich auf 2 - 3 Bft aus westlichen Richtungen und beschert uns fantastisches Segeln unter Vollzeug. Wir laufen mit 3 - 6 kn auf Capo Mannu zu. Danach lässt der Wind bald nach und wir müssen, angesichts der fortgeschrittenen Zeit den Motor ein wenig mitlaufen lassen. Woher die vorgelagerte Insel der Magenschmerzen (Isola Mal di Ventre) wohl ihren Namen hat? Vermutlich ist das Meer hier nicht immer so ruhig wie heute. Wie schnell sich das ändern kann wird uns bewusst, als sich beim Ansteuern von Capo S. Marco in der Ferne über dem Land schwarze Gewitterwolken zusammen brauen, aus denen wenig später Blitze zucken. Wir haben Glück, das Gewitter verschont uns bleibt in der Ferne.

Nach passieren des Kaps müssen wir uns entscheiden, welchen der beiden infrage kommenden Häfen wir anlaufen wollen. Meine Wahl fällt auf den Porto Santa Giusta im Industriehafen von Oristano. Ich verspreche mir davon eine bessere Lage zum Ort als in der weit außerhalb liegenden Marina. Damit hatte ich mich schwer getäuscht. Einen richtigen für Sportboote geeigneten Hafen gibt es dort nicht. Ganz am Ende sieht man ein paar kleinere Schiffe festgemacht aber von einer Stadt mit Einkaufsmöglichkeiten ist weit und breit nichts zu sehen. Enttäuscht drehen wir ab und laufen doch den gut drei Seemeilen nördlich liegenden Porto Turistico Torregrande an. Der bietet zwar allen Komfort, ist aber auch weit von jeder

städtischen Infrastruktur entfernt. Überraschender Weise kostet es jetzt im September aber nur halb so viel, wie noch vor wenigen Tagen in der Hauptsaison.



Der Weg an der Westküste zieht sich. Wer Buggerru nicht anlaufen kann, findet über 50 sm keinen sicheren Hafen.

hohe Dünung ein, die auch durch Stützsegel nur wenig erträglicher wird. Nach Capo Frasca kommt dann auch wieder etwas Wind aus W auf. Ideal zum Segeln eigentlich, aber mit 2-3 kn würden wir erst im Dunkeln in Buggerru ankommen. Bei den schwierigen Hafenverhältnissen



Der Hafen von Buggerru ist stark versandet. Einige wenige Segler finden in der Nähe der Einfahrt Platz. Über 1,50 m Tiefgang geht gar nichts.

Samstag 4. September 2010

Die Abstände zwischen den Häfen an der Westküste sind mit mindestens 30 sm für einen Tagestörn bei geringem Wind sehr lang. Wir wollen nicht wieder so spät wie gestern ankommen und brechen bereits um 8.30 Uhr auf. Auch heute beginnt der Tag mit Flaute. Dafür bringt die Großschiffahrt im Golfo di Oristano etwas Abwechslung, auch wenn deren Bewegung im Zeitalter von AIS vorhersehbar ist und an Spannung verloren hat. Von See läuft eine unangenehme 2-3 m

hohe Dünung ein, die auch durch Stützsegel nur wenig erträglicher wird. Nach Capo Frasca kommt dann auch wieder etwas Wind aus W auf. Ideal zum Segeln eigentlich, aber mit 2-3 kn würden wir erst im Dunkeln in Buggerru ankommen. Bei den schwierigen Hafenverhältnissen dort, ist mir das zu heikel und so bleibt es beim Motor. Wir beobachten interessiert, wie sich an der Costa Verde die dünn besiedelte Landschaft verändert. Zunächst ist alles flach und mit Sandstränden durchzogen, dann kommen die Berge mit dem imposanten, fast 800 m hohen M. Arcuento näher und am Capo Pecora ist mehr als hundert Meter hoher Fels direkt am Wasser. Hier sichten wir auch unsere heutigen Delfine, die uns leider nur kurz begleiten.

Nach Passieren des Kaps liegt unübersehbar

Buggerru vor uns. In einem engen Tal ziehen sich die Häuser weit den Hang hinauf. Die Hafeneinfahrt ist zunächst nicht auszumachen. Das türkis leuchtende Wasser vor dem Sandstrand mit den vielen Wohnmobilen dahinter ist dagegen schon von weitem zu sehen. Der Hafen selbst ist stark versandet und ein entgegen kommender Fischer bedeutet uns durch Handzeichen nur ja von der Mauer weg zu bleiben. Im Grunde ist die Einfahrt aber kein Problem und Torre Grande in der letzten Nacht, war wegen seiner nicht ausgetonnten Fahrwinne mindestens genau so kritisch. Kaum um die Ecke werden wir schon vom winkenden Hafenmeister empfangen, der uns gleich vor Kopf des ersten Kais einen Platz zuweist. Wenig später kommt dann noch ein etwa gleichgroßer englischer Katamaran, der selbstverständlich bei uns längsseits gehen darf. Nach zwei Stunden treffen dann auch die drei älteren englischen Herren ein, die wir schon seit Tagen jeden Abend wieder sehen. Sie liegen am Heck festgemacht, müssen aber mangels Muring für ein 11m Schiff den eigenen Anker verwenden. Außer uns drei gibt es keine weiteren Segelboote im Hafen und wie es scheint, sind wir auch die einzigen Gäste hier.

Der größte Teil, des massiv ausgebauten Hafens ist total versandet und deshalb nicht nutzbar. Wenn man mal baggern würde, wären leicht weitere hundert Liegeplätze zu schaffen. Die Infrastruktur mit Wasser und Stromanschlüssen ist ansonsten bereits vorhanden. Der Hafenmeister ist außergewöhnlich rührig und sehr hilfsbereit. Völlig unkompliziert drückt er mir den Schlüssel für die Dusche in die Hand und mit dem Bezahlen der Hafengebühr hat es auch Zeit, bis wir wissen, wie lange wir bleiben wollen.



Wer sich nach Buggerru hineingetraut hat, wird nicht nur mit interessanten Bergbau ruinen sondern auch mit einem fast menschenleeren Sandstrand belohnt.

Sonntag 5. September 2010

Heute am Sonntag kommt schon früh Leben in den Hafen. Man fährt hinaus zum Fischen. Pausenlos werden Boote geslippt und mit Angelausrüstung beladen. Wir beschließen noch einen Tag hier zu bleiben und die Umgebung ein wenig zu erkunden. Der Ort wurde erst 1864 in der Blütezeit des Erzabbaus gegründet. Der Betrieb der Bergwerke ist längst unrentabel geworden, und so sind von den einst über 10 000 Einwohnern nur noch 1 200 geblieben. Die Ruinen der untergegangenen

Industriekultur prägen immer noch unübersehbar das Bild des Ortes. Heute am Jahrestag eines Arbeiteraufstandes von 1904 wird zu Ehren der dabei umgekommenen vier Mineure am Denkmal in der Ortsmitte ein Kranz niedergelegt und am Nachmittag spielt eine Blaskapelle unter dem Banner Don Boscós auf. Als gegen 18 Uhr bereits Schatten über das Tal fällt, nutzen wir die wiedergewonnene Kühle für eine kleine Wanderung auf alten

Erztransportwegen. Oberhalb des Ortes wird es schnell einsam. Wir begegnen keinem Menschen, werden aber für die Mühe des Anstieges mit einem fantastischen Ausblick belohnt. Es fällt uns nicht leicht, uns auf halben Weg zur Cala Domestica zur Umkehr zu entschließen. Der Rückweg bei Dunkelheit wäre einfach zu gefährlich. Wir werden die Bucht auf dem Seeweg erkunden.

Montag 6. September 2010

Nachdem sich am Sonntag kein Hafenpersonal hat sehen lassen, erscheint heute morgen ein neuer Patrone, der nur seine Abrechnung im Sinn hat. Jetzt wir auch klar, warum der nette am Samstag absolut kein Geld haben wollte. Wenn wir gleich gestern wieder gefahren wären, hätte es nichts gekostet. So werden wir ordentlich zur Kasse gebeten. Der Preis für einen einzelnen Tag erscheint uns recht hoch und auch Strom muss extra bezahlt werden. Bereits für drei Tagesgebühren könnte man aber auch eine Woche bleiben. Ob das so mit der Belegung des Bootstourismus etwas wird?



Von Einsamkeit kann man in der Cala Domestica nicht mehr reden. Eine Traumbucht ist sie auch heute noch.

Auf die Cala Domestica wurde ich bereits 1997 durch einen Reisebericht im Palstek aufmerksam. Als „Traumbucht in absoluter Einsamkeit“ wurde sie dort beschrieben. Ein Traum von Bucht mit kristallklarem, türkisfarbenem Wasser und feinstem Sandstrand zwischen den Felsen ist sie auch heute noch. Von Einsamkeit kann man dagegen nicht mehr reden. Tagsüber tummeln sich mehrere hundert Badegäste hier. Es gibt eine Strandbar und einen Tretbootverleih. Die Motorboote verschwinden zuverlässig am späten

Nachmittag und so meinen wir mit der "Polonez" von June und Brian, die wir bereits in Buggerru kennen gelernt hatten, allein hier zu liegen, aber auch spät in der Nacht sehen wir immer wieder mal ein Licht am Strand. Sonst ist es, von den beiden Ankerlichtern abgesehen, absolut dunkel und wir haben einen fantastischen Sternenhimmel über uns.

Der sanfte NW, der tagsüber vom Meer in Bucht stand, und die MERGER auf der Stelle hielt dreht nach Sonnenuntergang auf E und weht den harzig, würzigen Duft der Maccia an Bord. Später schläft der Wind dann ganz ein. Die vom Meer herein stehende Dünung bleibt und so wird es eine recht unruhige Nacht, in der sich das Boot ständig eine neue Position sucht.

Dienstag 7. September 2010

Die Strandgeister der Nacht liegen am Morgen in Schlafsäcken im Sand. Ein erster Angler ist bereits eingetroffen und auf dem Parkplatz im Hintergrund scheinen auch ein paar

Wohnmobile über Nacht geblieben zu sein. Langsam schiebt sich die Sonne über die Berge und eine Felswand nach der anderen wird beleuchtet.

Unserer heutiges Tagesziel, Carloforte auf der Isola di San Pietro, ist nur knapp 20 sm entfernt. Als wir um 9.15 Uhr aufbrechen ist mal wieder absolute Flaute. Nur eine knappe Stunde später kommt der Wind. Und wie er kommt. Innerhalb weniger Minuten bläst es so, dass wir mit zwei nur bettuchgroßen Segeln 6 kn Fahrt machen. Schnell hat die See überall Schaumkrönchen. Sicherheitshalber legen wir Rettungswesten an und picken die Lifelines ein. Genauso schnell wie der Spuk gekommen ist, ist er auch eine weitere Stunde später wieder weg. Während ich noch überlege ob ich wieder ausreifen soll, zeigt der Verklicker plötzlich wieder in alle möglichen Richtungen. Bei einer solchen Flaute hilft nur der Motor.



Der Schwimmsteg im Hafen von Carloforte ist dicht mit Röhrenwürmern bewachsen, die mit ihren Tentakeln Kleinstlebewesen aus dem Wasser fischen.

Der Hafen von Carloforte ist sehr groß und erinnert an Alghero. Auch hier haben verschiedene Firmen ihre Schwimmstege ausgelegt. Wir landen durch Zufall bei der piekfeinen „Marinatour“. Als ich mich vorsichtig nach dem Preis erkundige, sind wir positiv überrascht. Es kostet das gleiche, wie vorgestern in Buggerru und hier bekommt man wirklich was fürs Geld. Auch sonst gefällt uns der Ort, wir werden auf jeden Fall noch einen Tag länger bleiben.

Mittwoch 8. September 2010

Auf dem Parkplatz vor der Marina ist heute Wochenmarkt und so bekommt unser Weg in den Ort einen ersten Aufenthalt. Das ist sehr praktisch, da wir viele Einkäufe gleich hier erledigen können und alles noch schnell zum Boot zurückgebracht werden kann. Die Auswahl aus der Fülle des Angebots fällt schwer. Wir versorgen uns vorwiegend mit Obst und sardischen Spezialitäten. Anschließend lassen wir uns kreuz und quer durch die Straßen und Gassen der Stadt treiben, bewundern die Architektur der pastellfarbenen Häuser, fragen uns, warum alle mindestens einen Balkon haben, obwohl der so winzig ist, dass man ihn nicht nutzen kann und sind mal wieder erstaunt, welche Gassen man noch mit einem LKW nutzen kann. Ganz automatisch läuft man irgendwann am zentralen Platz ein, an dem vier große mit Bänken umbaute Bäume Schatten spenden und zur Pause einladen. Als Mitteleuropäer würde man an solcher Stelle Linden oder Kastanien erwarten, hier sind es Gummibäume.

Nachmittags, als die Sonne den richtigen Winkel hat, sehe ich durch Zufall, dass der ganze Schwimmsteg über und über mit Röhrenwürmern bewachsen ist, die mit ihren Tentakeln Kleinstlebewesen aus dem Wasser filtern. Aus Sicht eines Aquarianers stellen sie ein

Vermögen dar. Hier vermehren sie sich wie Unkraut. Auch „Knusperfische“, wie wir sie nennen, gibt es hier wieder. Ihre knackend schnalzenden Geräusche sind besonders in der Nacht nicht zu überhören.



In Carloforte spenden die weitausladenden Kronen von Gummibäumen Schatten für eine kleine Pause.

Donnerstag 9. September 2010

Heute morgen hat es erstmals auf unserer Reise kurz geregnet. Aber dann reißt der Himmel auf und ist wenig später sogar wie von der Vorhersage versprochen wolkenlos. Der mit 3-4 Bft angekündigte Wind wächst sich dafür bis zum Mittag zu einem strammen 6-er aus. Die Charteryacht ein paar Plätze weiter läuft trotzdem aus. Wir sind in der glücklichen Lage keinen Zeitdruck zu haben und das Wetter einfach aussitzen zu können. Vormittags versuche ich im Ort noch

einmal einen Ersatz für das gebrochene Schanier unseres Cockpittisches aufzutreiben. Leider auch dieses Mal vergeblich, dafür kenne ich jetzt nicht nur alle Bootszubehör- sondern auch alle Eisenwarenläden der Stadt. Es gibt so ähnliche Schaniere, aber dafür müsste ich neue Löcher in das Teak des schönen Tisches bohren, wozu ich noch nicht bereit bin.

Wie üblich ist zwischen 13.00 und 17.30 h Mittagsruhe und alle Läden sind geschlossen. Der Ort ist in dieser Zeit wie ausgestorben, um erst danach wieder zu quirligem Leben bis spät in die Nacht zu erwachen. Der diensthabende Marinamitarbeiter surft gelangweilt im Internet. Gern ist er bereit für mich die Wetterentwicklung zu recherchieren. Morgen wird es noch weiter stürmen aber ab Samstag ist es wieder „belle“.

Wir nutzen den späten Nachmittag zu einem Sparziergang durch die Salinen in der Nähe. Die Salzproduktion wurde 1998 eingestellt und jetzt wird das Gelände langsam touristisch erschlossen. Mit Schautafeln an einem Lehrpfad wird die Salzgewinnung, aber auch Flora und Fauna erläutert. Während die ausgestellten Maschinen vom Salz zerfressen einen maroden Eindruck machen, macht sich die Natur wieder breit. Ganz in der Ferne entdecken wir sogar die rosa Farbtupfer einiger Flamingos.

Samstag 11. September 2010

Der Tag fing harmlos an und er hörte auch harmlos wieder auf. An das Zwischendurch werden wir uns noch länger erinnern. Die Wettervorhersage war gut. Wir starten bei NW 2 Bft in Carloforte und lassen uns langsam unter Vollzeug nach Süden treiben. Zwischendurch sinkt die Geschwindigkeit sogar auf 2 kn und wir helfen mit dem Motor ein wenig schieben. Deshalb freuen wir uns als der Wind, kurz bevor wir Capo Sperone die Südspitze der Insel

Sant' Antioco erreichen, etwas aufbrist. Wir runden das Kap und halten vor dem Wind nur unter Vorsegel zwischen der Kuh- (Isola la Vacca) und der Stierinsel (Isola del Toro) auf Capo Teulada zu. Danach nimmt der Wind stetig zu. Schnell haben sich 3 - 4-m hohe, teilweise brechende Wellen aufgebaut, die uns immer wieder kräftig durcheinander schaukeln. Das Segel ist inzwischen auf Bettuchgröße verkleinert, trotzdem machen wir fast 6 kn Fahrt. Wenigsten müssen wir nicht gegenan.



"Isola La Vacca" die Kuhinsel. Der Felsklotz links daneben ist "Il Vitello" das Kälbchen.



Von Capo Teulada der Südspitze Sardinien sind es nur noch 100 sm bis nach Afrika.

Stunden später würde uns das niemand mehr glauben, der es nicht selbst gesehen hat. Alle Fahnen, die vorhin noch wie ein Brett standen, hängen schlaff herunter und die Wasseroberfläche ist nicht mal leicht gekräuselt sondern wirklich spiegelglatt.

Das Segeln erfordert unsere volle Konzentration. Trotzdem freuen wir uns als die heutigen Delfine auftauchen und vor allem über die Fliegenden Fische, die wir bisher noch nie bewusst gesehen hatten. Sie springen aus dem Wasser um dann 30 m oder weiter über die Oberfläche zu segeln ehe sie wieder eintauchen. Ihre eigenartigen Brustflossen mit den zwei großen Zacken sind dabei deutlich zu sehen. Seltsamerweise fasziniert uns dies mehr als die Tatsache, dass wir mit 38° 50' N unsere südlichste Breite auf diesem Törn erreichen, als wir Capo Teulada runden. Davon versprechen wir uns vor allem mehr Schutz durch den Windschatten des Landes. Die Wellen nehmen auch wie erhofft drastisch ab aber der Wind legt weiter zu. Auf 8 - 9 Bft schätze ich ihn als wir Porto Teulada erreichen. Das Anlegemanöver rückwärts klappt trotz der tatkräftigen Hilfe, des ausgezeichnet deutsch sprechenden Hafenmeisters bei den widrigen Bedingungen erst beim zweiten Anlauf. Jetzt drei

Sonntag 12. September 2010

Die Umgebung Porto Teuladas ist wunderschön. Wir spielen mit dem Gedanken einen Tag zu bleiben. Nur der für morgen angekündigte NE, den wir dann auf einem großen Teil der Strecke gegen uns hätten, hält uns davon ab. Heute ist absolute Flaute und so bringen wir die 33 sm nach Cagliari ausschließlich mit dem Motor hinter hinter uns. Erst kurz vor dem Ziel setzt nennenswerter und auch noch passender Wind aus S ein. Aber da lohnt die Arbeit mit dem Segel fast schon nicht mehr.

Die Fahrt in Landnähe ist nicht nur schön sondern auch sehr abwechslungsreich. Bis zum Capo Spartivento ist die Landschaft eher unbewohnt, aber heute am Sonntag sieht man auch immer Menschen in den vielen Buchten. Danach reihen sich die Seebäder aneinander. Hier ist mehr Betrieb aber lange noch nicht so viel, wie man das aus anderen Gegenden kennt. Erst nach dem Capo di Pulo erzeugt der Ölhafen und die rauchenden Schloten der Raffinerie Sarroch Industrielatmosphäre. Die vielen großen Schiffe verbringen das Wochenende alle vor Anker und sind für uns ungefährlich. Der ständige Alarm des AIS nervt deshalb ein bisschen. Trotzdem wissen wir es zu schätzen ein System an Bord zu haben mit dem wir zuverlässig gewarnt werden.



Nach der Einsamkeit von Teulada laufen wir Cagliari, die Hauptstadt Sardinias an.

In Cagliari finden wir in der hinteren Ecke des Hafens an den Stegen der Marina del Sole einen Platz. Spät am Abend als der Wind dreht steht das Boot plötzlich schräg und wird mit dem Heck gegen den Steg gedrückt. Erst jetzt fällt uns auf, das alle Boote zwei Muringleinen haben, wir aber nur eine. Durch Zufall finden wir durch Anheben der Leine des Nachbarn auch unsere zweite, die aber am Steg nirgends festgemacht ist. Danach liegen auch wir so wie sich das gehört.

Montag 13. September 2010

Die Entscheidung gestern bereits nach Cagliari zu kommen war richtig. Heute hat es wieder recht ordentlich aus NNW geweht. Am Nachmittag waren sogar 8-er Böen dabei. Nur wenige Boote laufen aus. Am Vormittag ergänzen wir zunächst erst einmal unsere Lebensmittelvorräte und finden bei einem hervorragend sortierten Shipchandler auch das lange gesuchte Schanier für unseren Cockpittisch.

Am Steg liegt ein buntes Völkchen von Fahrtenseglern. Schon früh am Morgen werden wir wegen des TO-Standers angesprochen und sind gleich integriert. Alle haben irgendwie etwas zu reparieren, bereiten den nächsten Reiseabschnitt oder gar eine Überwinterung vor. Aus

einer Beratung in Sachen Kurzwellenfunk entwickelt sich ein kleiner Umtrunk, so dass es zu spät für den Altstadtbesuch wird, den wir uns eigentlich vorgenommen hatten. Macht nichts, morgen sind wir ja auch noch da.



Plötzlich umschwimmen hunderte Fische unser Boot. Von den Ködern der Angler lassen sie sich nicht beeindrucken.

Dienstag 14. September 2010

Heute ist Stadtbesichtigungstag. Von der Touristeninformation am Bahnhof lassen wir uns mit Informationsmaterial versorgen und schlendern über den Largo Carlo Felice, die erste Adresse der Stadt, zu Berg. Weiter geht es über Gassen und Treppen hinauf zum Castello, eine Stadt in der Stadt mit immer wieder neuen Aussichten über Häuser und Hafen. Die vielen Kirchen Cagliari kann man gar nicht alle besichtigen. Wir entscheiden uns für die Chiesa

Santa Maria und haben damit ein Sahnestückchen erwischt. Der Prachtbau aus verschiedenfarbigem Marmor hinterlässt, wie die ganze Stadt, einen nachhaltigen Eindruck.

Abends im Hafen gibt es einen besonderen Eindruck anderer Art. Plötzlich quirlt es im Wasser und hunderte von etwa 30 - 40 cm langen Fische umschwimmen dicht gedrängt unser Boot. Durch Handzeichen mache ich den Angler am Steg gegenüber darauf aufmerksam, der daraufhin sehr geschickt mehrfach seinen Blinker direkt in die Nähe platziert. Die Fische interessiert das überhaupt nicht. Der Fangerfolg bleibt weiter aus.

Mittwoch 15. September 2010

Während es gestern noch ganz ordentlich geweht hat, ist heute mal wieder totale Flaute. Wir nutzen die Gelegenheit in Cagliari zu tanken und machen uns mit dem Motor auf die 25 sm Strecke nach Villasimius. Der Hafen liegt weit außerhalb jeder Ortschaft unmittelbar westlich vor dem Capo Cabonara, der Südostecke Sardinien. Das Kap und weite Teile der Umgebung sind Naturschutzgebiet. Die Umgebung ist wunderschön. Zwischen den Felsen sind kleine Sandstrände mit türkisfarbenem Wasser. Selbst im Hafen kann man bis auf den Grund schauen. Die moderne Anlage ist schon jetzt, nachdem die Hauptsaison gerade vorüber ist, weitgehend verweist. Trotzdem ist außer dem Hafengebäude noch eine Gaststätte, ein kleiner Supermarkt und ein Zubehörgeschäft geöffnet.

Donnerstag 16. September 2010

Heute ist West 3-4 vorher gesagt, der später auf Süd drehen soll. Als wir auslaufen weht es eher mit 4-5. Wir sind uns nicht ganz sicher, ob wir wegen des Naturschutzgebietes die Durchfahrt zwischen Capo Cabonara und der vorgelagerten Insel nutzen dürfen und fahren

deshalb außen herum. Dabei werden wir recht ordentlich durchgeschüttelt. Andere Skipper kennen solche Hemmungen nicht und überholen uns. Danach haben wir sie vor uns und sehen, dass sie auch die Zone A des Gebietes vor der Isola Serpentara durchfahren. Wir verzichten deshalb auf den vermutlich stürmischen Weg außen herum und folgen ihnen. Hier in Deckung des Landes finden wir bei glattem Wasser herrlichsten Segelwind, der leider nach einer knappen Stunde stark nachlässt. Wir dümpeln nur noch mit knapp 2 kn dahin. Zu wenig um unser Tagesziel Porto Corallo zu vernünftiger Zeit zu erreichen. Wieder mal muss der Motor schieben.



Auch die moderne Marina von Villasimius liegt etwas einsam. Die Umgebung verwöhnt mit smaragdfarbenem, glasklarem Badewasser.

Eine viertel Stunde bevor wir den Hafen erreichen frischt es plötzlich auf. Innerhalb von Minuten steigert sich der Wind auf Bft 8 mit 9-er Spitzen. Mit Mühe gelingt es uns gerade noch mit Hilfe des Hafenmeisters an einem ansonsten völlig leeren Steg an der von ihm gewünschten Stelle rückwärts anzulegen. Zwei kurz nach uns kommende Boote machen diesen Versuch erst gar nicht und legen längsseits an. Ein Katamaran mit schweizer Seesternforschern muss selbst dies noch mit einem Loch im Rumpf bezahlen. Sie haben Glück im

Unglück, das faustgroße Loch ist oberhalb der Wasserlinie. Gegen 19 Uhr ist der Spuk genau so schnell vorbei, wie er gekommen ist.

Der Hafen liegt, wie schon Villasimius gestern, völlig außerhalb irgendwelcher urbanen Bebauung und wirkt ein wenig heruntergekommen. Der nur geringfügig geringere Preis ist ein weiterer Beleg für unsere Beobachtung, dass auf Sardinien zwischen Liegegeld und Qualität eines Hafens nicht unbedingt ein direkter Zusammenhang besteht.

Freitag 17. September 2010

Als wir am Morgen auslaufen, ist natürlich wieder totale Flaute. Wir finden uns gerade mit einer Motorfahrt ab, als eine Stunde später der versprochene Wind aus SE einsetzt. Zunächst mit 3 später 4 Bft beschert er uns eine wundervolle Backstagsbrise vor der wir schnell nach Norden kommen. Der schnurgerade Kurs ist anspruchslos, unsere Tätigkeit kann sich auf das bewundern, der heute leider etwas im Dunst liegenden, Küste beschränken. Zwischendurch kommt ein Überwachungsboot der „Guardia di Finanza“ in vollem Tempo auf uns zugebraust, dreht langsam eine Runde um uns, um dann nach freundlichem Zuwinken wieder abzdrehen. Man wollte wohl mal nachsehen, welches auf dem Radar gut sichtbare aber nicht durch AIS identifizierbare „Schiff“ sich da herum treibt.

Am Capo Bellavista schläft der Wind genauso schnell ein, wie er am Morgen gekommen war. Auf Grund einer Empfehlung entscheiden wir uns nicht Arbatax sondern die 3 sm weiter nördlich liegende Marina S. Maria Navarrese anzulaufen. Der Tipp war gut, wir liegen in einer wundervollen Umgebung und es gibt die mit Abstand besten Sanitäreanlagen seit langem. Hier lernen wir auch Jürgen (www.jojo-sail.de) kennen, der morgen von hier aus seine Einhandweltumsegelung beginnen wird. Er war viele Jahre auf Sardinien und gibt uns wertvolle Tipps für unsere Weiterfahrt.



Badefreuden in Santa Maria Navarrese

Zunächst ist der Himmel bedeckt und es fallen sogar einige wenige Tropfen. Regen kann man das sicher nicht nennen. Die hohen uns umgebenden Felsen haben Wolkenkränze. Aber bereits am Vormittag scheint wieder die Sonne. Wir marschieren in den Ort um unsere Vorräte zu ergänzen. Es gibt drei kleinere Supermärkte, die die Grundversorgung sicherstellen. Ganz automatisch kommt man dabei auch am idyllisch gelegenen Badestrand vorbei. Wir können gut verstehen, warum er bei den Gästen sehr beliebt ist. Auch deutsche Stimmen hören wir immer wieder.

Abends, es ist schon dunkel, nimmt der Wind, der bis dahin eher ein laues Lüftchen war, plötzlich stark zu. Ein ähnliches Theater wie vorgestern in Porto Corallo. Auch hier ist der Spuk nach ein paar Stunden wieder vorbei. So etwas steht in keinem Wetterbericht und auch der Zeitpunkt scheint sich an keine Regeln zu halten. Rechnen muss man wohl immer damit.

Montag 20. September 2010

Auch den Sonntag gönnen wir uns noch S. Maria Navarrese aber heute soll es doch weitergehen. Von nennenswertem Wind kann man nicht reden. Da wir sowieso den Motor bemühen müssen, haben wir uns vorgenommen zunächst die Route der Ausflugsboote zu den schönsten Stellen des Golfo di Orosei nachzufahren. Moderne Systeme wie AIS machen es leicht zu sehen in welchen Löchern der spektakulären Felsküste sie verschwinden. Ohne Zweifel, die Fahrt ist schön aber spätestens bei der an jedem Ansichtskartenständer zu findenden Cala di Luna fragen wir uns doch, ob sie diesen Umweg wert war. Vielleicht hatten wir ja das richtige Fotolicht nicht, aber andere weniger bekannte Buchten sind mindestens genau so schön.

Samstag 18. September 2010

Um 6 Uhr, noch bevor es hell wird, verlässt Jürgen in aller Stille den Hafen. Wir sind die Einzigen, die ihm zuwinken. Unsere guten Wünsche sind mit ihm, wir werden seine Reise auf seiner Webseite verfolgen. Wir selbst werden heute hier bleiben, da wir sonst vom Ort und seiner wunderschönen Umgebung nicht viel zu sehen bekämen.

Zunächst ist der Himmel bedeckt und es fallen sogar



Die Cala di Luna, deren Bilder auf jedem sardischen Ansichtskartenständer zu finden sind, zeigt sich uns bei weitem nicht so spektakulär, wie wir das erwartet hatten.

See gesehen linke Hälfte des Hafens gehöre der Gemeinde, die andere einem privaten Betreiber. Für den Preis, den sie uns anschließend nennt, ziehen wir gern die etwa zwanzig Meter zu ihr um. Genügend Platz ist überall.



Viele Fische, farbenprächtige Quallen und glasklares Wasser begeistern uns in Porto Brandinghi.

Fremdkörper von der ansonsten wilden Natur abhebt. In der Nacht bescheint der Vollmond die Szenerie. Absolute Stille bis um 4 Uhr morgens eines der Boote geräuschvoll den Anker lichtet und die anderen weckt. Da man sowieso schon wach ist, folgt um kurz vor 5 das zweite.

Wir beschließen das gute Wetter zu nutzen, auf den Hafen von Cala Gonone zu verzichten und gleich nach Norden durchzuziehen. An der Punta Nera bekommen wir Zweifel ob diese Entscheidung so gut war. Es geht zwar nur gegen 3-4 Bft. aus Nord an aber die Dünung macht uns ganz schön zu schaffen. Am Capo Comino ist es schon nicht mehr so schlimm. Mit dem letzten Tageslicht erreichen wir La Caletta und legen gleich am ersten Kai längsseits an. Im Hafbüro erkundigt sich die freundliche Dame gleich wo wir genau liegen. Nur die von

Dienstag 21. September 2010

Absolute Flaute, wir beschließen uns noch ein paar Meilen nach Norden zu verholen und den Tag in einer der Buchten vor Anker zu verbringen. In der Porto Brandinghi gefällt es uns gut. Außer uns liegen nur vier andere Boote hier. Wir ankern auf 5 m Tiefe über türkisfarbigem Wasser. Die wenigen Badegäste verlieren sich am großen Sandstrand. Im Hintergrund gibt es ein Hotel und einen Golfplatz, der sich mit seinem satten Grün wie ein



Das Gewitter bleibt lokal engbegrenzt in der Ferne.

gewesen, da immer wieder neue Landmarken hätten bestimmt und gepeilt werden müssen. Mit unserer elektronischen Navigation ist das alles viel einfacher und wir können uns auf die Landschaft konzentrieren. Besonders die [Isola Tavolara](#) einst das kleinste Königreich



Dieser mächtige Felsklotz im Meer ist die Isola Tavolara. Sie war einst das kleinste Königreich Europas.

besonders schön und ohne Wasser und Strom aber dafür kostenlos, am alten Handelskai. Wegen der Stadt selbst muss man nicht unbedingt her, aber es gibt in den Nähe den seit langem größten Supermarkt und auch mehrere Geschäfte mit Schiffszubehör. Eine gute Gelegenheit, vor der Fahrt ins Maddalenaarchipel und den Ankerplätzen dort, noch einmal einzukaufen.

Mittwoch 22. September 2010

Blitze und Donnerrollen wecken uns erneut als es hell wird. Auch später unterwegs braut sich plötzlich etwas zusammen. Beide Gewitter bleiben in der Ferne und tangieren uns nicht wirklich.

Die Weiterfahrt nach Olbia führt uns zwischen die vorgelagerten Inseln. Mehrfach muss der Kurs gewechselt werden, um im tiefen Wasser zu bleiben. Noch vor einigen Jahren, zu Beginn unserer Segelei, wäre dies eine spannende Sache gewesen, da immer wieder neue Landmarken hätten bestimmt und gepeilt werden müssen. Mit unserer elektronischen Navigation ist das alles viel einfacher und wir können uns auf die Landschaft konzentrieren. Besonders die [Isola Tavolara](#) einst das kleinste Königreich Europas, zeigt sich heute von ihrer schönsten Seite. Zeitweise wirkt das Meer wie ein See aus dem dann aber doch wieder ein Ausgang hinaus führt. Erst ganz am Schluss, als wir auf Capo Ceraso zuhalten, kommen mir Bedenken ob mein ermittelter Kurs richtig ist. Er ist, wie sich durch Umschalten auf eine höher auflösende Karte zeigt. Vor dem weithin sichtbaren Kap liegt noch eine ganze Kette Steine im Wasser.

In Olbia liegen wir mit Fahrtenseglern aus aller Herren Ländern, nicht



Die laut "Yacht" nicht mehr steigerungsfähige Schönheit der Cala Coticcio ist vor lauter Booten fast nicht zu sehen.

mehrköpfige, einheitlich gekleidete Mannschaften an Bord aber für uns unverständlich nur das Großsegel gesetzt. Wir folgen langsam den noch größeren Motorbooten, die mit schäumender Heckwelle im Norden verschwinden.



Als spät am Abend endlich Ruhe einkehrt, können auch wir den Vollmond über Porto Palma genießen.

und sehen uns die Cala Portese wenige Meilen weiter an. Diese Bucht ist wesentlich größer, hat einen schönen Sandstrand und auch nur vier Boote liegen an den zahlreich ausliegenden Bojen. Lediglich der inzwischen aufgekommene Wind, der genau hinein steht, hält uns davon ab gleich hier zu bleiben. Wir entscheiden uns für die auf der anderen Seite der Isola Rosso liegende Porto Palma. Es ist erst 16 Uhr und in der Bucht ist noch viel Betrieb. Viele Jollen einer ansässigen Segelschule wuseln durcheinander. Einige Boote liegen bereits vor

Donnerstag 23. September 2010

Heute soll es endlich in die viel gerühmten Maddalenas gehen. Am Capo Figari drehen wir nach NW. Porto Portisco den Großumschlagplatz für Chartersegler und die Schickmickihäfen Porto Rotondo und Porto Cervo lassen wir links liegen. Ein Haufen von AIS-Markierungen auf dem Plotter, der aussieht wie ein Fischschwarm, macht uns schon von lange vorher auf einen Pulk größerer Segeljachten aufmerksam, die in der Flaute dümpeln. Alle haben

Auf Caprera laufen wir zunächst die Cala Coticcio an. In der Yacht (1/2010 „Loblied auf die Spätschicht“) wurde sie als „Tahiti Bay“, mit nicht mehr steigerungsfähiger Schönheit beschrieben. Werbung um Charterkunden wie diese wirkt wohl. Auch jetzt in der Nachsaison finden wir sie übervoll vor. Selbst auf über 20 m Wassertiefe wird noch geankert. Die relativ kleine Bucht ist sicher sehr schön, wenn man allein oder zweit hier sein darf, aber so? Enttäuscht drehen wir ab

Anker. Wir haben die freie Wahl bei den sieben noch unbenutzten Bojen. Bis zum Abend sind alle besetzt. Die Jollen sind verschwunden und jetzt könnte die von uns so geschätzte Ruhe an Ankerplätzen einkehren. Laute Stimmen und Musik von anderen Booten verhindern das. Wie muss es hier erst in der Hauptsaison zugehen?

Freitag 24. September 2010

Während die Charterer heute nach Portisco zurück müssen, verlegen wir in den nur eine Stunde entfernten Hafen von La Maddalena. Ab der kommenden Nacht ist für einige Tage Mistral angekündigt. Da fühlen wir uns in einer Stadt mit mehr Ausflugsmöglichkeiten besser



Im inneren Becken von La Gavetta liegen wir gut geschützt vor dem Mistral aber auch sehr laut durch die stark befahrene Straße.

aufgehoben. Der Hafenmeister meint es gut mit uns und weist uns einen Platz ganz hinten im Becken von La Gavetta zu. Das ist sehr geschützt, hat aber auch den Nachteil direkt an der Hauptstraße im Zentrum des Ortes zu liegen. Unablässig braust der Verkehr nur wenige Meter an uns vorbei.

Nicht nur auf der Straße auch sonst ist überall quirliges Leben. Die Dame in der Touristeninformation spricht hervorragend englisch und guckt ganz mitleidig als sie erfährt, dass ich kein Auto dabei

habe. Geduldig erklärt sie mir die Fahrzeiten der Buslinie und versorgt mich mit einem Stapel Informationsmaterial. Nein, das kostete nichts aber ich möge mich doch bitte in ihr Gästebuch eintragen. Eine Bitte, der ich selbstverständlich nachkomme, freue ich mich doch selbst auch immer über einen Eintrag in das Gästebuch auf meiner Webseite.

Samstag 25. September 2010

Pünktlich wie angekündigt kam heute Nacht der Mistral. Mit 7 in Böen sogar 8 Bft weht es selbst hier in La Maddalena. Der französische Wetterbericht meldet für die Straße von Bonifacio noch eine Windstärke mehr. Heute ist die Spitze, dann soll es langsam weniger werden. Mit Reisewetter für uns - wir müssten gegenan - ist vor Mittwoch nicht zu rechnen. Wir haben also reichlich Zeit uns Ort und Insel anzusehen.

Sonntag 26. September 2010

Touristische Hauptattraktion von La Maddalena ist Guisepe Garibaldi, ein Freiheitskämpfer, den in Italien jedes Schulkind kennt. Ganze Busladungen werden zu seinem Wohnhaus und Grab auf der mit einer Brücke verbundenen Nachbarinsel Caprera gekarrt. Er begegnet einem auf Schritt und Tritt. Es gibt Denkmäler für ihn und seine Frau Anita und selbstverständlich ist auch die Hauptstraße und das „Gran Café“ nach ihm benannt.



Nachts werden wir durch einen lichterloh brennenden Fischkutter geweckt.

schreit uns ein Mann von der Uferstraße zu. Die Sekunden für das Vorglühen des Diesels erscheinen mir unendlich bis der Motor läuft und wir ihnen folgen. Gerade noch rechtzeitig



Am Tag danach wird eines der total ausgebrannten Boote geborgen. Das andere ist vor dem Hafen gesunken.

haben wir es geschafft. Kaum sind wir gestartet treibt eines der brennenden Boote hinter uns im Hafenbecken. „Nur weg“ denke ich, „aber wohin?“ „Bei dem Wetter jetzt raus aufs offene Meer?“ Die Franzosen haben 500 m weiter an der Tankstelle nahe der Einfahrt festgemacht. Dahin fahren wir auch und nach uns noch weitere Boote. Wir sind mit dem Schreck davon gekommen.

Es dauert bis die Feuerwehr kommt. Die Küstenwache schleppt das treibende Boot vor die Hafeneinfahrt und lässt es dort in unserer Sichtweite ausbrennen. Die Feuerwehr kümmert sich um das andere. Um 5 Uhr, das Boot vor dem Hafen brennt immer noch, legen wir uns wieder hin und versuchen noch etwas zu schlafen. Als es um 7 Uhr hell wird, ist das Boot draußen gesunken. Das im Hafen ist ein Wrack und teilweise unter Wasser. Wenig später legt ein großes Schiff der Küstenwache an. Jetzt beginnt die Suche nach der Schadensursache. Besonders scheinen sich die Herren für die Elektroinstallation am Kai zu interessieren. Am späten Vormittag bekommen wir einen neuen Liegeplatz zugewiesen und

Montag 27. September 2010

Nachts um 2 Uhr werden wir plötzlich durch einen dumpfen Knall geweckt. Nur gut 50 m weiter am gegenüberliegenden Kai brennt ein Fischkutter. Noch ehe uns richtig klar ist was da passiert, brennt ein weiteres Boot ein paar Meter entfernt. Der Wind - wir haben immer noch 6 Bft - treibt Rauch und starken Funkenflug zu uns herüber. Die beiden Franzosen neben uns haben die Lage sofort erfasst und legen blitzschnell ab. „Go, go, go“

Es dauert bis die Feuerwehr kommt. Die Küstenwache schleppt das treibende Boot

gegen 16 Uhr funktioniert auch die Stromversorgung wieder. Gott sei Dank hat es wenigstens keinen Personenschaden gegeben.

Dienstag 28. September 2010

Im Hafen brodeln die Gerüchteküche. Beide Boote gehörten der gleichen Familie, sie lagen nicht direkt nebeneinander, brannten aber gleichzeitig. Das lässt Raum für viele Spekulationen.

Der Wind nimmt langsam etwas ab. Die ersten Boote, vor allem solche, die mit dem Wind nach Süden wollen, verlassen den Hafen bereits wieder. Wir müssten gegenan und fürchten die hohen Wellen nach einem Sturm in der Straße von Bonifacio. Es ist sicher besser, wenn wir mit den meisten anderen noch einen Tag abwarten.



Nicht ganz so spektakulär wie das gegenüberliegende korsische Bonifacio aber auch sehr geschützt liegt der Hafen von Santa Teresa di Gallura am Ende einer engen Schlucht.

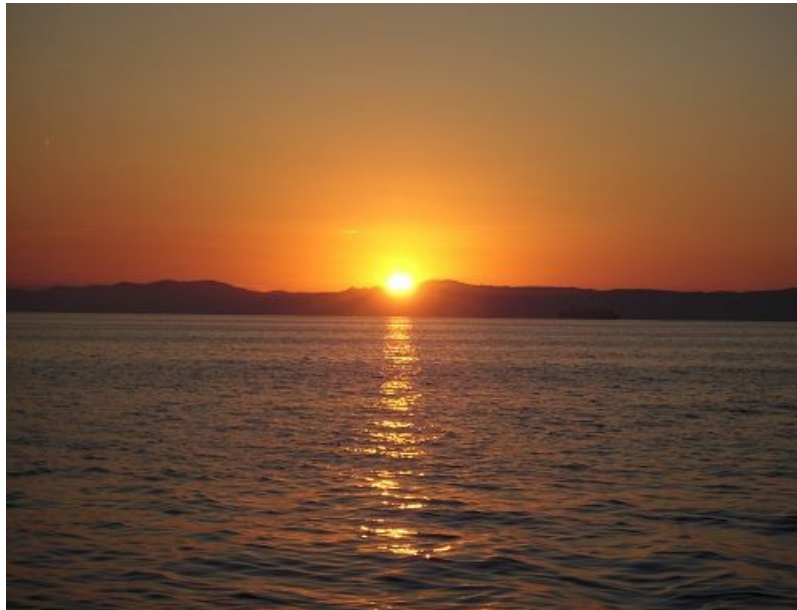
um das ganze weitläufige Hafenbecken herumlaufen muss. Die Stadt selbst ist nichts besonderes, beeindruckt aber durch ihre schnurgeraden Straßen, die ohne Rücksicht auf natürliche Gegebenheiten in den Fels gebrochen wurden. Auch hier merkt man, dass die Saison zu Ende ist. Alle Gaststätten und Läden im Hafen sind bereits geschlossen. Nur im innersten Stadtkern sind die Geschäfte noch geöffnet.

Donnerstag 30. September 2010

Besonders um Capo Testa haben wir auch heute noch ca. 3 m hohe Wellen. Danach wird es besser aber der Wind steht weiter gegenan und wir machen zeitweise nur 3 kn Fahrt. Nach Mittag entschließen wir uns, unser Ziel das 40 sm entfernte Porto Torres aufzugeben und auf halber Strecke Isola Rossa anzulaufen. Es ist viel Platz im Hafen und das Büro hat laut Aushang nur noch wenige Stunden am Vormittag geöffnet. Die Duschen sind verschlossen aber Wasser und Strom gibt es noch. Wir legen uns einfach längsseits an den Kai und bleiben nicht allein. Später kommen noch zwei weitere Fahrtensegler dazu.

Mittwoch 29. September 2010

Wir hätten gern noch einige der Inseln zwischen Sardinien und Korsika besucht. Angesichts der anhaltenden Westwindlage verschieben wir das auf einen späteren Törn und fahren gleich nach Santa Teresa di Gallura. Die Entscheidung erweist sich als richtig. Der Weg ist nicht weit aber es geht die ganze Zeit bei teilweise bei 3-4 m hohen Wellen gegenan. In Santa Teresa treffen wir auf einen vorbildlichen Hafen. Der Weg in den auf einem Berg liegenden Ort ist nur deshalb lang, weil man erst



Einfach nur schön: Sonnenaufgang über dem Golf von Asinara



Wie an vielen strategisch wichtigen Stellen, steht auch an der Fornellipassage ein Wachturm aus genuesischer Zeit.

Freitag 1. Oktober 2010

Bei wunderschöner Segelbrise machen wir uns schon früh auf den Weg nach Porto Torres. Leider schläft der Wind im Laufe des Vormittages ein und kommt später sogar sanft gegenan, so dass wir mal wieder den Jockel bemühen müssen.

Die Cormorano Marina im weitläufigen Hafen von Porto Torres wirkt auf uns verdreht und heruntergekommen. Sanitäreanlagen gibt es nicht. Zum Duschen ist man auf eine Bar in der Nachbarschaft angewiesen. Sie ist damit das genaue Gegenteil der gepflegten Nachbarn Santa Teresa und Isola Rossa. Auch der Preis (der höchste unserer ganzen Reise), der u. E. für Oktober total überzogen ist, lässt vermuten, dass aus der Anlage bei geringstem Invest größtmöglicher Ertrag gezogen werden soll. Durch den nahen Lidl-Markt sind die Einkaufsmöglichkeiten allerdings deutlich besser als in den Nachbarorten. Wenn uns das Wetter nicht zwingen sollte, werden wir diesen Hafen in Zukunft meiden.

Samstag 2. Oktober 2010

Nach Alghero ist es weit und der Wetterbericht sagt eine ausgeprägte Flaute voraus. Noch im Dunkeln verlassen wir Porto Torres und werden dafür mit einem außergewöhnlich schönen Sonnenaufgang auf See belohnt. Die Fahrt durch die enge Fornellipassage machen wir jetzt schon zum zweiten Mal. Sie ist damit lange nicht mehr so spannend für uns wie noch im Mai. 30 sm zieht sich die weitere Strecke über Capo dell' Argentiera zum Capo Caccia an der Westküste entlang. Nur ganz wenige Boote begegnen uns. Hier gäbe es keinen Hafen, in den man sich bei schlechtem Wetter zurück ziehen könnte. Für Abwechslung sorgen heute Überreichweiten beim Funk. Neben einigen nordafrikanischen Stationen ist auch immer



Zum Abschluss unserer Reise zeigt sich uns das Capo Caccia von seiner schönsten Seite.

wir unterwegs gewesen. Sicher kann man auch schneller um Sardinien segeln. Aber warum sollte man? Es gibt unterwegs viel zu sehen und es wäre schade, wenn man das nicht wahrnehmen würde.

wieder „Valencia Traffic Control“ zu hören. Am Capo Caccia sind wir schon fast „zu Hause“. Es zeigt sich heute besonders beeindruckend in einem wunderschönen Licht. Oft haben wir es bereits fotografiert und können es auch diesmal nicht lassen. Über Funk melden wir uns im Hafen an und sind überrascht als uns ein Mitarbeiter schon vor der Einfahrt vom Schlauchboot aus zuwinkt „Benvenuto MERGER“. Wir sind wieder in Alghero.

Einen ganzen Monat sind

Einige Anmerkungen zum Schluss ...

Für potentielle Nachmacher und sonstige Interessenten noch ein paar Informationen aus den Erfahrungen dieser Reise. Ideales Segelwetter hatten wir eigentlich nur selten. Wenn uns auch nur wenige Sturmtage im Hafen festhielten, war an den meisten anderen eher zu wenig Wind. Von der NE-Küste, wo man auch immer eine Bucht zum Ankern findet, abgesehen, liegen die Häfen relativ weit auseinander, so dass es einfach zu wenig ist mit 2-3 kn dahin zu dümpeln, wenn man noch zu vernünftigen Tageszeiten ankommen möchte. Entsprechend oft mussten wir mit dem Motor nachhelfen.

Wenn man unterwegs keinen Zugang zum Internet hat, kann es schwierig werden an einen vernünftigen Wetterbericht zu kommen. Der [offizielle italienische Seewetterbericht](#) wird ständig über UKW verbreitet, ist aber in der Praxis nur bedingt brauchbar. Er umfasst ganz Italien und die interessanten zwei Zeilen werden leicht überhört. Außerdem ist er eher großräumig und durchaus wichtige lokale Einflüsse werden nicht berücksichtigt. Aktuelle Aushänge in den Häfen sind eher Ausnahme als Regel aber oft hat der Hafenmeister extra für uns im Internet nachgeschaut, wenn wir ihn danach gefragt haben. Recht gute Erfahrungen für den unmittelbaren Küstenbereich haben wir wegen der hohen Trefferquote mit [Windfinder](#) gemacht. Wenn es weiter hinaus gehen soll, würden wir dagegen Windkarten, wie man sie z.B bei [Passageweather](#) findet, vorziehen. Beides setzt unterwegs einen Internetzugang voraus.

Auch dies war für uns zunächst ein Problem. Frei zugängliche Hotspots, wie man das aus anderen Ländern kennt, gibt es im Reich von Herrn Berlusconi nicht. Die Servicegesellschaften, die in den Häfen WLANs betreiben, setzen alle voraus, dass man zunächst erst einmal ein Abo kauft. Dies macht wenig Sinn, wenn man wie wir umherzieht, da

im nächsten Hafen mit hoher Wahrscheinlichkeit ein anderer Anbieter vertreten ist. Die Preise für Kurzzugänge sind regelmäßig unverschämt hoch (typ. 10€/2h) und wohl eher als Abschreckung gedacht. Wir fanden auch keinen Hafenmeister, der den Eindruck vermittelte so etwas gerne zu verkaufen. In jedem Fall bekommt man selbst einen solchen Kurzzugang (auch im Internetcafé), erst nach einer Registrierung unter Vorlage des Personalausweises.

Die Problemlösung für uns brachte der Tipp eines anderen TO-Seglern, den wir in Cagliari trafen. Er empfahl uns einen Prepaid-Vertrag bei der italienischen Telefongesellschaft Wind. Auch dafür muss man sich registrieren lassen aber wenigstens keinen italienischen Wohnsitz bzw. Bankkonto nachweisen. Derzeit bekommt man für 49 € mit dem Vertrag einen UMTS-Stick. Der Zugang kostet für einen Monat bei max. 50 h 9 € (die ersten 6 Monate sogar nur 4,50 €), wobei man nur zahlen muss, wenn man das System auch nutzt. Andere Telefongesellschaften bieten sicher ähnliches. Für uns, die wir ja öfter in Italien sind, ist dies eine annehmbare Lösung, zumal UMTS auch die Nutzung von Voice-over-IP-Diensten wie Skype ermöglicht und dadurch die Telefonkosten nach Deutschland drastisch senkt.

Die Häfen unterwegs sind für einen Tagestörn nicht nur weit auseinander sondern auch von sehr unterschiedlicher Qualität. Ein komfortabler Hafen muss dabei keineswegs besonders teuer sein. Im Gegenteil: Die Cormorano Marina in Porto Torres hat ihre besten Zeiten sicher lange hinter sich und wirkte auf uns sehr verschmutzt. Obwohl inzwischen Oktober war, war sie der teuerste Hafen auf unserer Reise. Sehr gepflegte Anlagen (Marinatour in Carloforte; Teulada; Santa Maria Navarrese) lagen dagegen im Mittelfeld oder sogar am unteren Rand (S. Teresa Gallura). Wir bezahlten für unser 10 m Boot jetzt im September meistens zwischen 20 und 25 €, wobei man beachten muss, dass dies nur etwa 40% des Hochsaisonpreises von Juli/August ist.

Ein Reisebericht ist für mich immer ein kleiner Spagat. Einerseits möchte ich Freunden und Verwandten, also seglerischen Laien erzählen, was wir unterwegs so erlebt haben, andererseits aber auch interessierten Skippern ungeschönte Informationen, wie man sie unterwegs so braucht, weitergeben. Ich hoffe mich damit auch ein wenig für die vielen Anregungen und Tipps revanchieren zu können, die ich von anderen Seglern direkt bekommen oder im Internet gefunden habe. Auf Informationen, die man in einschlägigen Reiseführern und Hafenhandbüchern weit besser nachlesen kann, verzichte ich ganz bewusst. Auch die Bilder -alle sind völlig unbearbeitet- sollen vermitteln, wie wir es gesehen haben und nicht in erster Linie schön sein.

Quellenhinweis: Unsere Reiseroute auf Seite 2 habe ich in ein Bild eingezeichnet, welches ursprünglich von Google Earth stammt. Alle anderen Bilder sind von meiner Frau oder mir. Alle angegebenen Daten beziehen sich auf unsere MERGER eine Bavaria 32 (Bj. 2002) mit 9,90 m Länge, 3,35 m Breite und 1,50 m Tiefgang.

Weitere Reisebeschreibungen und auch Berichte über technische Modifikationen unseres Bootes gibt es auf meiner Webseite www.sy-merger.de. Bei Fragen bitte ich um eine Mail an kontakt@sy-merger.de. Ich antworte gerne.

Korbach, im Oktober 2010

Martin Erger