

Segeln zwischen den Inseln

Von Santa Teresa nach Bonifacio und wieder zurück bis nach Palau

A Santa Teresa

Die Marina **Porto di Santa Teresa Gallura** (*ST10*) im Fjord von Santa Teresa Gallura ist als Charterbasis ein strategisch günstiger Ausgangspunkt für schöne Törns in dieser Region. Hier, im nördlichsten Hafen Sardinien, sind Boot und Crew vor den typischen, oft kräftigen West- oder Ostwinden der Straße von Bonifacio geschützt. Ist man wirklich eingeweiht, ist der Besuch der kleinen Stadt auf dem Felsplateau westlich des Hafens empfehlenswert. Zahlreiche Geschäfte befinden sich im Ort und bereits auf der Straße dorthin. Auch bei der Törnplanung werden die Wind- und Wellenverhältnisse ein gewichtiges Wörtchen mitreden. Eine mäßige Ostströmung vorausgesetzt, halten wir nach dem Ablegen Kurs 16°, bis die grüne Ansteuerungstonne in der Ausfahrt an Back-

Schon von Weitem erkennbar – der Leuchtturm von Capo Testa



Unverschämt schön

Cannigione – Maddalena-Archipel – Lavezzi – Porto Vecchio (Korsika)

Die Route führt um das Maddalena Archipel herum über die Lavezzi-Inseln nach Korsika. Viele Stationen laden zum Baden oder Übernachten. Die Umwege lohnen sich, das Revier ist viel zu schön für direkte Wege.

A Cannigione

Die große **Marina von Cannigione** (*ST140*) bietet 500 Liegeplätze bei mehreren Konzessionären an der Südwestecke des Golfs von Arzachena und ist ein wichtiger Ausgangspunkt für Chartertörns. Cannigione ist nominell der Hafen von Arzachena, einer Kleinstadt in der Gallura, Heimat der berühmten Vermentino-Weißweine. Das muntere Städtchen mit einem schönen Markt ist per Bus zu erreichen. In der Marina selbst und dem angrenzenden Touristenort finden sich alle nötigen Einrichtungen von Apotheke bis Wäscherei, vom Bankautomaten bis zur Repara-

Kristallklares Wasser – eine der Buchten auf Caprera



bord geblieben ist. Die Route geht von hier um das spektakuläre Capo Testa im Westen herum.

B Baie La Colba

Die zerklüfteten Felsformationen der Halbinsel bleiben dabei die ganze Zeit an Backbord. Wir halten uns einerseits gut frei vor den Felsen um das Kap, andererseits bleiben wir südlich des Verkehrstrennungsgebiets (VTG), das der Großschiffahrt in der Straße von Bonifacio Vorfahrt gewährt. Genaue Lektüre und Beachtung des Kartenmaterials sei dringend empfohlen. Die Westseite von Capo Testa ist gesäumt von zahlreichen kleineren Einschnitten, die – je nach Wind und Wellengang – zum vorübergehenden Ankernd und Verweilen einladen. Auf der Südseite von Capo Testa öffnet sich die hübsche Baie La Colba, eine weitläufige Bucht mit perfekten Ankerbedingungen. Über Sand auf ca. 5 Meter liegt man gut, außer bei südlichen Winden. Mit ein wenig Glück erlebt man nach dem Baden im türkisn Wasser und nach dem Abendessen vor Anker einen atemberaubenden Sonnenuntergang. Mit noch ein bisschen mehr Glück sind dabei sogar die Umrisse der Asinara-Inseln gut 40 nm westlich zu sehen. An Land finden sich eine Bar und ein kleiner Supermarkt. Eine schmale Landzunge hinter dem Strand an der Nordseite verbindet das felsige Kap mit der dahinterliegenden Gallura. Musik, die von den Hotels an Land herüberweht, wird für Skipper und Besatzung nachtruhefreundlich früh abgeschaltet.

C Baie de Figari

Bleibt das Wetter stabil, können wir in La Colba den Anker lichten und die gut 15 nm nach Baie de Figari ansetzen. Wir gehen zunächst auf Westkurs, lassen dann das Capo Testa an Steuerbord liegen – Achtung auf die vorgelagerten Felsen! – queren das VTG im rechten Winkel auf Nord-Kurs und gehen dann auf Kurs 339° Richtung Capo Feno. Nach der Querung des VTG sind wir in Korsika. Capo Feno bleibt an Steuerbord. Bald ist der bleiche Turm an der Westküste von Baie de Figari auszumachen. Es scheint, als könne man direkt auf den Turm zuhasten, um in den Golf einzufahren. Der Versuchung sollte man widerstehen! Vor der Einfahrt in den gut 2 nm tiefen Golf der Baie de Figari liegen zahlreiche Felsen über oder direkt unter Wasser. Erst wenn wir den Turm auf 008° peilen, haben wir den sichersten Kurs in die Bucht.

In die Baie eingefahren, erlebt man unter Umständen das außerordentlich beruhigende Phänomen wie in vielen Buchten von Südkorsika, dass sowohl Wind wie auch Welle urplötzlich nachlassen. In der Bucht haben Skipper diverse Optionen. Man anker südlich des Turms, nördlich einiger Felsen am Westufer. Der Ankergrund ist gut, aber mit Seegras durchsetzt, das wir schonen sollten. Es ist ein wunderschöner, weil abwechslungsreicher Ankerplatz: mit dem Turm, dem Sandstrand, den kleinen Felsen und dem Fjord im optischen Panorama. Das Tüpfelchen auf dem I sind der Postflieger oder die Linienmaschine aus Marseille, die über den Fjord auf den Flughafn von Figari einzufliegen. Dieses spektakuläre Ereignis findet maximal drei bis vier Mal am Tag statt. Von regem Flugverkehr kann also nicht die Rede sein. Es geht noch weiter in den Fjord. Auf Nordostkurs am Turm vorbei und hinterhalb am Westufer finden sich weitere Ankerplätze. Achtung vor der 1-Meter-Untiefe hinter dem Turm! Man beachte die Seekarte.

von 1,30 m. Man halte sich gut frei. Erst wenn man danach auf 180° in die Bucht Porto Garibaldi abfallen kann, ändert man den Kurs und lässt die Isole Italiani an Steuerbord liegen. Wir gelangen an den fast rundum abgedeckten Ankerplatz Cala Garibaldi. In den Hängen des Westufers stehen noch die Strohhütten des ehemaligen Club Méditerranée. Auf seine alten Tage schaute Gulseppe Garibaldi, der Held der italienischen Einheit, von seinem bescheiden Alterssitz auf die Bucht, in der wir liegen. Man ankert auf Sand, liegt sicher bei allen Winden, außer beim seltenen Tramontana aus dem Norden. Bei klarem Wetter sieht man beim Auslaufen bereits die Berge von Korsikas Süden, aber noch ist es nicht so weit. Da Caprera und die westlich gelegene Hauptinsel La Maddalena durch unpassierbare Untiefen und einen Straßendamm verbunden sind, geht der Törn auf Nordwestkurs um La Maddalena herum.

B Caprera

Wenn es das Wetter zulässt (Vorsicht bei Mistral und starkem Ostwind!) nehmen wir Kurs 19° aus dem Golf von Arzachena auf die Punta Rossa (Achtung vor den Felsen im Wasser vor Capo Tre Monti) an der Südspitze von Caprera. Wir lassen die Punta Rossa an Backbord liegen und umrunden die Insel gegen den Uhrzeigersinn. Wer möchte, kann schon in Cala Coticcio Station machen. Wer weiterfährt, braucht volle Konzentration. Vor der nördlichsten Spitze Capreras liegt eine felsige Untiefe

Folge dem Mantra: Freihalten von den Kaps heißt die Devise – hier Punta Marginetto und später Punta Abbatoggia, der Nordwestecke von Maddalena. Von dort wegen wir Kurs 225° an und passieren die reizvolle Südküste der Insel Spargi. Ziel ist die Cala Corsara im Süden der Insel. Noch vor der Gefahrenbake Nord auf der Secca Corsara gehen wir auf Nordwestkurs und prüfen die Bucht. Ist sie nicht voll, haltbar und ruhig – der Schwell kann noch unangenehm sein als Wind – dann findet sich hier der ideale Ankerplatz. Die Bucht ist allerdings populär und vor allem in der Hochsaison häufig überfüllt. Ein genereller Tipp: Ein guter Zeitpunkt für die Ankunft in der Bucht ist der späte Vormittag, die ersten Übernachtflieger haben dann schon ihre Plätze geräumt, oder der frühe Abend, wenn erfahrungsgemäß Ausflugsboote und Motorboote die Anker lichten und nach Hause fahren.

Am Ende des Fjords wartet die kleine Marina **Port Abri Pianottolli-Caldarelo** (*FM776*). Die Anmeldung über Kanal 9 oder Telefon empfiehlt sich, da der Tiefgang an den Liegeplätzen stark variiert – von 0,5 bis maximal 3 m. Die Marina ist relativ teuer, bietet aber alle Annehmlichkeiten eines Liegeplatzes im Hafen – dazu die Nähe des Flughafens von Figari.

So beschaulich unser Aufenthalt in der Baie de Figari, so spektakulär ist unser nächstes Ziel: Bonifacio. Schon Odysseus war hier an der südlichsten Stelle Korsikas, und der Held von Troja hatte laut Homer äußerst zwiespältige Erlebnisse an einer der spektakulärsten Küsten des Mittelmeers. Er musste den Laistrygonen, steinerwerfenden Riesen und Menschenfressern, entkommen, was ihm gelang, vielen seiner Gefährten allerdings nicht. Fest steht: So gastunfreundlich ist es heute nicht mehr.

D Bonifacio

Für die einen stehen der Fjord, die Stadt auf den Kreidfelsen und der enge Hafen am Ende der Bucht für das schönste, was Korsika zu bieten hat. Bei anderen sorgen die Enge, das Eingeschlossensein und der Tourismus mit all seinen Erscheinungen für Beklemmung und Fluchtpulse. Das eine schließt das andere aber nicht aus. Der Aufenthalt in Bonifacio ist auf jeden Fall beeindruckend. Egal, woher man kommt: Bis kurz vor der Einfahrt scheint es keine Lücke in der geschichteten Steinwand der Kreidfelsen zu geben. Man halte Ausschau nach dem roten Leuchfeuer Madonetta, es markiert das westliche Ende der Einfahrt. Am Osten der Einfahrt dient die Grotte S’ Antoine, wegen ihrer charakteristischen Form auch als »Napoleonhut« bekannt, als optische Wegmarke. In dem natürlichen Fjord herrscht im Sommer reger Verkehr. Riesenyachten, die Fähre nach Santa Teresa auf Sardinien, Ausflugsboote und Transitleieger teilen sich die

Fahrinne bei der Ein- und Ausfahrt in Richtung **Port de Plaisance Bonifacio** (*FM775*). Im Hafen selbst ist Platz für 240 Gastlieger-Boote bis 45 Meter Länge. Reservierung und Anmeldung über Kanal 09 ist empfohlen.

Es geht eng zu im Hafen, Anlegemanoöver werden leicht zur Millimeter-



Massiver Granitstein bildet die Grundlage der Lavezzi-Inselgruppe

Arbeit. Freundliche Nachbarlieger ersetzen beim Anlegen das Hafenpersonal, dessen Präsenz sich oft in der Bekanntgabe der Liegeplatznummer über Funk erschöpft. Es gibt Restaurants, einen guten Supermarkt, einen Metzger und jede Menge Geschäfte in der Nähe des Hafens. Leider auch eine ziemlich laute Disco, die der Nachtruhe der Crews nicht zuträglich ist. Über 192 Stufen gelangt man in die Oberstadt mit der alten Festung – die Stadt ist nur einmal in ihrer Geschichte eingenommen worden. Oben angekommen, warten einwinkelte Gassen auf die Besucher, ein unglaublicher Blick über die Straße von Bonifacio und die Felsen, mit denen die Laistrygonen einst die Schiffe des Odysseus bewarfen. Ist der Hafen voll oder will man bei den Liegegebühren sparen, bietet der Ankerplatz Calanque de Catena am Nordufer des Fjords weitere Möglichkeiten zur Übernachtung an.

Hier liegt man vor Anker und Heckleine. Allerdings gibt es dort keinen Landstrom und kein Frischwasser. Eine Anmeldung bei der Capitainerie ist zwingend erforderlich, genauso wie für den Landgang das Dinghi. Die Eindrücke von Bonifacio sind schwer zu toppen, aber dennoch gelingt es in diesem Revier.



E Lavezzi-Inseln

Mit dem richtigen Wind bietet sich der Besuch der berühmten **Lavezzi-Inseln** an. Aus dem Westen kommend, peilen wir von der Ausfahrt in Bonifacio Kurs 131° die gemauerte Untiefentonne Écuëil de Lavezzi an. Sie markiert die Einfahrt in das fantastische Labyrinth aus modellierten und wie Labrynth aufgetürmten Felsen, die die Buchten Cala Lazarina und Cala di Ghiuncu begrenzen. Sie liegen im Norden der schwarz-rot-schwarzen Tonne. Wir ankern vor den Sandstränden, überlassen die ausgelegten Bojen den Ausflugsbooten und beobachten die Wettervorhersage. Frisch es auf, verlassen wir den Ankerplatz. Bei guten Bedingungen, günstigem Sonnenstand und guter Sicht können wir entscheiden, ob wir in Korsika, also in Frankreich, bleiben oder auf Südostkurs ins La-Maddalena-Archipel fahren.

Piantarella-Passage
Im ersten Fall sollten wir ein navigatorisches Schmankehl genießen: Die Piantarella-Passage, die Durchfahrt zwischen den Lavezzi-Inseln und der Île Piana bzw. der Landmasse von Korsika. Wir lassen dafür Lavezzi und die nördlich gelegene Île de Cavallo an Steuerbord liegen und gehen auf Nordkurs. Die vorgelagerte, flache Insel Île Piana peilen wir dabei stets an Backbord! Noch weiter westlich, auf der Punta Sperono – der Kreidfelsen gehört zur korsischen Landmasse – machen wir derweil eine auffällige steinerne Peilmarke aus. Diese besteht aus zwei gemauerten Säulen und einem längeren schwarzen Masten in der Mitte.

Erst wenn wir diese drei Elemente backbord achteraus definieren können, gehen wir auf Kurs 48° und befahren die Piantarella-Passage auf mehr als 2 nm sicher. Die Nord-Gefahrenbake nordwestlich der Île Ratino bleibt an Steuerbord. Um wirklich sicher zu gehen, halten wir diesen Kurs, bis wir schließlich den Turm auf der Punta die Capicciolo auf 0° peilen. Nach dieser Passage durch zahlreiche Felsen über und unter Wasser liegt die Ostküste Korsikas vor uns. Die Passage funktioniert selbstverständlich auch in der Gegenrichtung, auf Kurs 228°, wenn die drei Elemente der Ansteuerungsbake auf der Punta Sperono gut zu identifizieren sind. Vor der Île de Piana gehen wir auf Südkurs, umrunden die Untiefe a Vacchetta und fahren vorsichtig zwischen Festland und Île de Piana. Ein wunderschöner Ankerplatz auf Sand bei ruhigen Bedingungen belohnt für die Aufregung der anspruchsvollen Passage. Bei schwerem Wind und schlechter Sicht ist die Passage nicht zu empfehlen. Auf dem Weg von und nach der korsischen Ostküste nimmt man besser den Umweg östlich um die Lavezzi-Inseln oder wählt – von Bonifacio kommend – den direkten Kurs nach Palau bzw. nach Cala Gavetta im La-Maddalena-Archipel.



Die große Bucht von Porto-Vecchio bietet genug Platz, um die Segel einzuholen

E Porto-Vecchio

Nach der Punta de la Chiappa öffnet sich im Westen der 4 nm tiefe Golfe de Porto-Vecchio. Bevor wir einfahren und auf Westkurs gehen, lassen wir die (unmarkierte!) Klippe Chiappino sicherheitshalber an Backbord liegen. Folgt man dann dem betonten und befeuerten Fahrwasser in den Golf, endet der Törn in Porto-Vecchio. Achtung! Im Fahrwasser hat die Großschiffahrt Vorfahrt. Beim Einlaufen in den engen, aber schönen Hafen **Port de Plaisance Porto-Vecchio** (*FM760*) kann man nicht unbedingt den Service italienischer Marinas und Marineros erwarten. Die korsische Mentalität in den Häfen ist deutlich zurückhaltender als die sardische, auch was die Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit betrifft.

Hinter dem Hafen von Porto-Vecchio gibt es nette Strandbars und Cafés, einen Supermarkt und eine Bäckerei. Der Ort, wie die ganze Gegend, ist touristisch voll erschlossen. Dennoch liegt die Verantwortlichen Wert darauf, den lokalen Charakter des Dorfes zu erhalten. Ist der Hafen überfüllt kann man südlich der Îlot Ziglione, östlich des Fähranlegers auf 4 m Tiefe vor Anker gehen. Auch hier kann es in der Hochsaison voll sein. Ausweichbuchten im Golf gibt es reichlich, aber dann wird das Dinghi benötigt.

Man ist hier wieder in Italien, und hier sind vor allem wieder die Regeln und Vorschriften für den Nationalpark La Maddalena zu beachten.

F Palau

Mit westlichen Winden rauschen wir in den Kanal zwischen der Insel Spargi und dem sardischen Festlandsockel. Erster Ansteuerungspunkt ist Punta Sardegna mit dem markanten Leuchtturm. Danach fallen wir Richtung Punta Palau, den großen Leuchtturm mit dem weißen Ring ab. Liegt er an Steuerbord querab, sehen wir die gelb-schwarz-gelbe Gefahrentonne, die wir steuerbord liegen lassen, um den Fahren aus dem Weg zu gehen.

Sie haben übrigens immer Vorfahrt und setzen dieses Recht auch robust und mit großzügiger Unterstützung des Signalhorns durch. Machtkämpfe sind nicht ratsam. Nach der Gefahrentonne steuert man die Hafeneinfahrt an. Hier legen die schnellen Shuttle-Fähren nach La Maddalena ab, und wir sehen die Einfahrt zum **Porto Turistico de Palau** (*ST125*). Wir haben uns sicherheitshalber angemeldet über UKW-Kanal 9, denn die Marina ist populär und im Sommer oft voll. Es gibt westlich der Hafeneinfahrt auch ein Bojenfeld, das aber meist dem Schwell ausgesetzt ist. Die bessere Alternative kann Cala Gavetta auf La Maddalena sein, 2,5 nm entfernt.

Infos zum Törn
Diese kurze Route ist mit ihren 45 nautischen Meilen eher für diejenigen, die sportliches Fahren mit Sightseeing verbinden können. Aber man täusche sich nicht. 7 Bft. Wind auf der Straße von Bonifacio mit einem Knoten Strömung erfordern viel Kraft und volle Konzentration. Und die Piantarella Passage bitte nur tagsüber befahren!

