



Am Fuß des Vulkans

Die Liparischen Inseln sind wegen des aktiven Stromboli als Ziel bekannt, gelten ansonste



**Blick auf Segler und Stromboli,
vom winzigen, steilen Nachbarfelsen
Strombolichio aus**



Die Tour zum Krater

Der Aufstieg zum Stromboli ist der Höhepunkt des Törn. Wegen der starken Eruptionen darf seit Mitte der Neunziger niemand mehr auf eigene Faust zum Gipfel des aktiven Vulkans wandern. 2003 kam es zu Erdbeben, 2004 starb eine deutsche Touristin. 2007 brach die westliche Kraterwand weg, es bildeten sich fünf neue Kegel am meeresseitigen Abhang.

Der um ca. 16.30 Uhr beginnende Aufstieg ist nur mit Führer in Gruppen bis 20 Personen erlaubt. Crews sollten sich vor dem Törn per E-Mail anmelden und die Teilnahme einen Tag vorher telefonisch bestätigen (www.magmatrek.it). Kosten: 100 Euro für eine vierköpfige Crew, Schutzhelm inklusive. Unbedingt mitnehmen: Wanderrucksack, viel Trinkwasser, Verpflegung, Pulli, Wetterjacke, Taschenlampe. Wer keine Trekkingschuhe hat, muss sie sich für 6 Euro leihen.

Knietief in schwarzer Asche stehend, wage ich einen letzten Blick zu unserer 900 Meter unter uns schwoienden Charteryacht. Wind ist aufgekommen. Wird die unbekannte Muring-Befestigung auf 20 Meter Wassertiefe halten? Kein Jahr, in dem nicht mindestens eine Yacht auf Drift geht, während die Crew nachts auf den Gipfel des Vulkans steigt. Meist mit glimpflichen Folgen, wenn das Boot weich in schwarzer Asche strandet.

Die Sonne versinkt, der Stromboli wirft einen schwarzen Schatten auf den Liegeplatz. Bergführer Mario gibt Anweisung, die Schutzhelme aufzusetzen. Keuchend von der Anstrengung des dreistündigen Aufstiegs

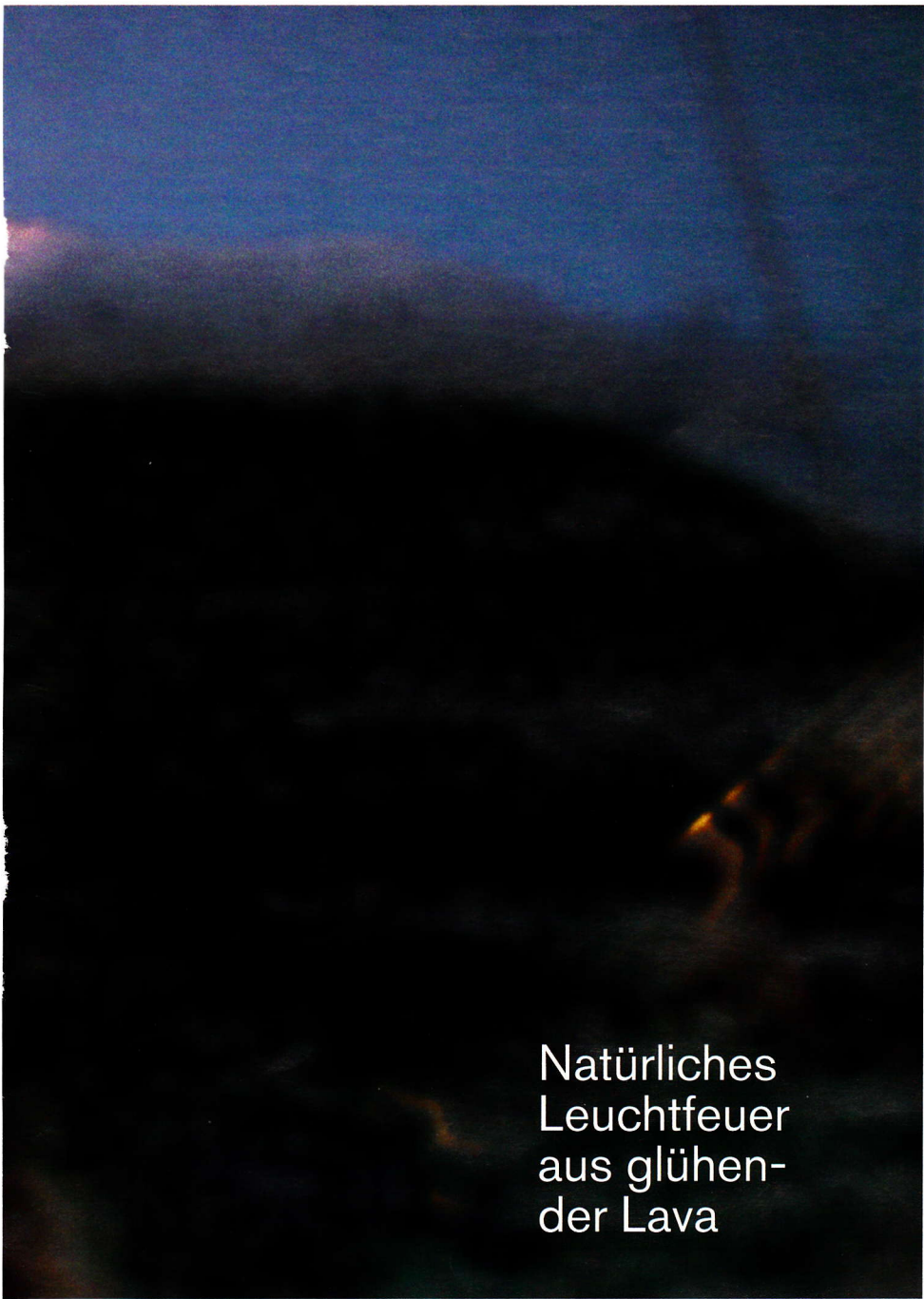
tun wir die letzten Schritte zum 926 Meter hohen Gipfel des Kraters. Fauchend gehen voraus mehrere Sonnen gleichzeitig auf. Aus drei von fünf Schloten spuckt der Vulkan glühend-rotgelbe Lava in den nächtlichen Himmel. Unter den Füßen zittert die Erde, nach wenigen Minuten Ruhe wiederholt sich der Spuk, und plötzlich regnet warme Asche auf unsere Helme.

Nur 20 Minuten bleiben, um das Schauspiel vom Kraterand aus zu beobachten, dann fordert Mario zum Abstieg auf. Es ist nicht mehr möglich, wie bis Mitte der neunziger Jahre üblich, am Kraterand zu übernachten und das Schauspiel zu genießen. Aus Sicherheitsgründen. Der Vulkan hat seit-

dem seine Aktivität verstärkt, es gab sogar Todesopfer (siehe Info-Kasten links).

Erschöpft erreichen wir kurz nach 22 Uhr wieder die Piazza des Dorfes Stromboli, schütteln die schwarze Asche ab und geben die geliehenen Schutzhelme zurück. Von der herrlichen Terrasse der Pizzeria gegenüber der Kirche ist das Ankerlicht der Yacht zu sehen. Ich bin erleichtert. Die Muring hält. Statt hektisch zum Boot zu eilen, kann die Crew mit einem Mojito in der Hand die bisherige Tour Revue passieren lassen.

Die meisten besegeln den Liparischen Archipel allein, um das vulkanische Naturschauspiel zu erleben. Das lohnt sich für Segler erst seit kurzem wieder. Denn lange



Natürliches Leuchfeuer aus glühender Lava

achten. An dieser Stelle ergießt sich manchmal die Magma ins Meer. Respektvoll halten wir dort die vorgeschriebenen 400 Meter Sicherheitsabstand ein, denn unweit vom Boot stürzen die glühenden Bomben ins Wasser und verabschieden sich mit einem letzten Zischen.

Am Morgen nach der Vulkanbesteigung ist das Dorf Ginostra im Südwesten derselben Vulkaninsel das Ziel. Ausflugsführer Mario erzählte, dass sich dorthin nur selten eine Yacht verirrt, weil der Ort im Revierhandbuch nicht beschrieben ist. Seiner Empfehlung folgend geht es also im Osten um den Stromboli, weil im Westen tückische Unterwasserfelsen lauern. Tatsächlich kommt nach fünf Meilen im Südwesten der Insel ein zauberhafter Ort aus wenigen weißen Häusern zum Vorschein. Es gibt keine Autos, keine Straße, nur steile Wege und Treppen. Mittendrin liegt der angeblich kleinste Hafen Italiens, von Felsen gesäumt. Darin ist allerdings nur Platz für genau ein Fischerboot – aber keine Yacht. Nebenan wurde zwar eine neue Betonmole für die Schnellfähre gebaut, doch die ist für Boote tabu. Also bleibt nur, vor Ginostra zu ankern.

Das Dorf entpuppt sich als malerisches Kleinod, in dem die Zeit stehengeblieben zu sein scheint. Verkehrsmittel ist noch der >

Einmaliges Naturschauspiel: Nachts kann man die Nordwest-Seite der Insel ansteuern und von See aus die Magma kochen und teils ins Meer fließen sehen. Tags ist das Segeln oft entspannt, das Revier ist im Sommer schwachwindig

Zeit war der Weg zum Gipfel des Stromboli gesperrt. Die Wanderungen endeten dicht unter dem Krater, viele Gäste waren nach dem Besuch enttäuscht. Doch nachdem es nun eine neue Route gibt, kann man das feurige Spektakel wieder genießen. Und dafür ist in der Tat kaum ein Weg zu weit.

Außerdem sind es vom nächsten Charterstützpunkt – der Marina Tropea am Festland, zu Füßen einer wunderschönen, auf einem Felsplateau gelegenen Altstadt – gerade einmal 32 Meilen. Keine schlechte Idee ist es, den Törn mit einem Nachtschlag zu beginnen: Wer bei Dunkelheit ankommt, kann an der Nordwestküste des Stromboli das feuer-speiende Ungetüm sogar von See aus beob-





Traditionell: Auf den Inseln ist der Esel noch ein wichtiger Lastenträger

Esel. Im Zentrum gibt es eine Kirche, einen kleinen Laden und ein Lokal mit Terrasse und sensationellem Blick übers Meer. Sehr einladend. Doch der Ankerplatz ist nichts für die Nacht, so nehmen wir nach einem Glas Wein Abschied von dem Idyll.

Zehn Meilen weiter südwestlich liegt die nächste der insgesamt sieben Inseln des Archipels: Panarea. Der thermische Nordwind hat wie üblich am Nachmittag aufgefrischt und schiebt die Yacht in zwei Stunden dorthin. Vor dem Hauptort angekommen, ergibt sich wieder ein Dilemma: Der Anleger ist schlecht geschützt, was auf viele Häfen und Buchten des Archipels zutrifft. Die Inseln, allesamt vulkanischen Ursprungs, sind die Spitzen von aktiven oder erloschenen Vulkanen und fallen unter Wasser steil ab. Schlechter Ankergrund, schwierig für Hafengebauten.

Wir lassen darum den Hauptort an Steuerbord liegen und segeln bis nach Punta Milazzese, der landschaftlich schönen Südspitze von Panarea. Dort gibt es zwei Buchten: die Cala Zimmari östlich vom Kap und die von Felsen umrahmte Cala Junco, allerdings ist sie Sperrgebiet. Am Ufer der Cala Zimmari liegt das schöne „Ristorante Zimmari“, doch

der Besitzer arbeitet in der jungen Saison noch an der Renovierung. So beschränkt sich der Besuch Panareas auf eine Nacht in der Bucht mit selbstgekochter Pasta und kalabischem Rotwein.

Nächstes Tagesziel ist das Wirtschafts- und Verwaltungszentrum des Archipels auf Lipari. Zugleich liegt hier einer der insgesamt nur zwei Yachthäfen, die Marina Pignataro im Norden der 5000 Einwohner zählenden gleichnamigen Stadt. Von dort läuft man eine Viertelstunde am Strand entlang nach Süden in den Ortskern von Lipari, wo auch die großen Fähren anlegen. Auf dem Weg dorthin macht sich Entsetzen breit über die gewaltigen Mengen Müll, die am Strand liegen, und über das dreckige Wasser, in das man nicht fallen möchte.

Dafür ist das über dem Hafen liegende Kastell mit seinen archäologischen Ausgrabungen sehenswert. Hier trifft man auf die frühesten Spuren menschlicher Besiedlung im Liparischen Archipel. Die ältesten Funde reichen bis ins Jahr 4000 vor Christus zurück, später siedelten sich Phönizier und Griechen an, die mit Obsidian handelten, einem glasharten, schwarzen Vulkangestein.

Südlich vom Kastell befindet sich die malerische Altstadt mit einer lebhaften Piazza, kleinem Fischerhafen und ringsum jeder

🇮🇹 Törn-Infos

Anreise Mit Air Berlin von Stuttgart oder München nach Lamezia Terme (ca. 300 Euro). Taxifahrt nach Tropea ca. 50 Minuten für etwa 80 Euro. Der von den Vercharterern angebotene Transfer zur Marina ist teurer.

Charter Wir waren auf unserem (empfehlenswertem) Zehn-Tage-Törn mit einer Bénéteau 43.3 von Moorings unterwegs. Der amerikanisch-deutsche Vercharterer kooperiert mit dem lokalen Anbieter Sailitalia in Tropea. Die Yacht kostet je nach Saison zwischen 390 und 695 Euro pro Tag, zuzüglich einer Pauschale von 120 Euro für Beiboot, Außenborder, Endreinigung, Bettwäsche, Handtücher, Schnorchelausrüstung u. a.

Infos: Moorings Deutschland, Candidplatz 9, 81545 München, Tel. 089/69 35 08-0, www.moorings.de. Alternative Starthäfen, aber weitere Anreise: Reggio di Calabria oder Palermo.

Wind & Wetter Von Ende Juni bis etwa Mitte August dominieren auf den Liparischen Inseln schwache Winde aus Nordwest. Sie erreichen nachmittags mit 3 bis 4 Beaufort ihre höchste Stärke und schlafen meist nachts ein. Starkwind (z. B. Schirokko aus Süd) ist selten, kann dann aber für relativ hohen Seegang sorgen. In Vor- und Nachsaison sind Starkwinde und Stürme häufiger und anhaltender.

Navigation & Seemannschaft Im Sommer bei überwiegend

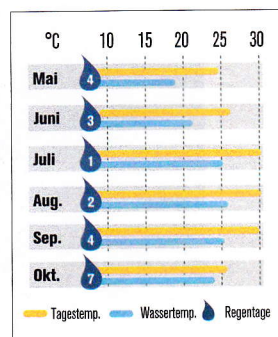
schwachem Wind ist das Revier wenig anspruchsvoll, dafür kann es in den Häfen und Buchten eng werden. Im Archipel gibt es viele Fährlinien. Liegen oder ankern Sie neben einem Platz für diese Schiffe, dann sollten Sie möglichst an Bord sein, wenn es kommt. Außerdem pochen die Fähren rigoros auf ihr Wegerecht.

Achtung: Sperrgebiete! Bestehen Sie beim Revier-Briefing auf

aktuelle Informationen zu den geltenden Anker- und Befahrensverboten, die sich jährlich ändern können. Diese sind zwar im Internet veröffentlicht, auf der Homepage der Capitaneria di Porto Milazzo, Sicilia, jedoch nur in italienischer Sprache (www.pagineazzurre.com/italian/ordinanze/capitaneria-di-porto-milazzo/sicilia/23.htm).

Die verbotenen Gebiete sind nicht gekennzeichnet. Auch wenn dort oft einheimische Schiffe ankern: Die Carabinieri verstehen keinen Spaß und verhängen Geldstrafen von 207 bis 1033 Euro!

Literatur Rod Heikell: „Küstenhandbuch Italien“, Delius Klasing Verlag, 49,90 Euro.



Menge Kneipen, Cafés und Läden – Italien wie aus dem Bilderbuch. Es gibt also noch andere Gründe zu kommen als nur den lava-spuckenden Stromboli.

Es ist derart hübsch, dass wir spontan entscheiden, das Boot hierher zu verholen. Leider ist der kleine Hafen Corta mit einheimischen Fischerbooten und Wassertaxis voll belegt. Doch hundert Meter südlich davon findet sich ein Ankerplatz. Mit dem Dingi geht es hinüber zur Piazza der Altstadt. Hier, wo Hunderte Augenpaare zum Hafen blicken, liegt es garantiert sicher – so scheint es jedenfalls.

Bei der Rückkehr nach dem Restaurantbesuch in der oberen Altstadt will der Außenborder des Dingis partout nicht mehr anspringen. Daneben sitzen mehrere junge Männer auf einer Bank und feixen. Kann das Zufall sein? Ein Mann kommt auf uns zu und bietet an, uns mit seinem Boot zum Ankerplatz zu schleppen – zum „Special price“ von 20 Euro.

Jetzt glaube ich an keinen Zufall mehr und nehme den Deckel des Motors ab. Alles sieht einwandfrei aus, Sprit ist drin, doch anspringen will er immer noch nicht. Ich taste nach dem Kerzenstecker. Er ist abgezogen und nur leicht wieder aufgeschoben, sodass man es nicht auf den ersten Blick bemerkt.

Worauf lassen wir uns da nur ein?

Am nächsten Tag geht das Insel-Hopping weiter in Richtung Vulcano, wo gelbe Schwefelschwaden aus dem Vulkankrater und aus Felsspalten aufsteigen. Die Insel wartet mit blubbernden, übelriechenden Schwefeldämpfen auf, auch ein Grund, warum wir uns entschließen, sie auszulassen und Salina anzulaufen. Doch noch wichtiger

Bella Italia – hier gibt man sich offensichtlich noch redlich Mühe, dass alte Vorurteile nicht so schnell abgebaut werden.

ist, dass wir so Zeit gewinnen für die weiter westwärts gelegenen Inseln Filicudi und Alicudi. Sie werden nur selten angelaufen, da es für den Rückweg zum Festland keine Zwischenstationen mehr gibt. Sie sollen angeblich noch den einsam-urwüchsigen Charme vergessener Eilande haben.

Doch schon Salina, der Absprunghafen, entpuppt sich als lohnendes Ziel. Am Kap Punta Perciato, der nordwestlichen Spitze der Insel, liegt malerisch das Postkartenmotiv „Arco naturale“, ein riesiges Loch im Fels des Kaps. Davor lockt eine Bucht mit türkisfarbenem Wasser, die einen Ankerstopp wert ist. An Land sind die steilen Rampen zu den in den Hang geschlagenen Bootshäusern der Fischer zu sehen. Ein schöner Platz – aber nur bei wenig Wind.

So landen wir, wie schon so oft, im Haupthafen einer Insel, diesmal Santa Marina Salina, denn die hat den einzigen wirklich guten und auch schönen Hafen der Liparischen Inseln. Hier liegen Yachten sicher mit ▷



Schöne Ankerbucht mit Restaurant: Cala Zimari an der Südspitze Panareas



Muringleine sowie Strom und Wasser am Steg. Die Sanitäranlagen sind bestens. Und in fünf Minuten ist man auf der Piazza des urigen Dorfes.

Mit vollen Wassertanks und aufgefrischten Vorräten wird am nächsten Morgen der Kurs auf Filicudi und Alicudi abgesetzt. Mittlerweile hat sich die Information bestätigt,

Alicudi: abseits, aber apart

dass wirklich nicht viele Crews dorthin segeln. Das liegt wohl meist an den abschreckenden Beschreibungen der Liegemöglichkeiten in den Hafenfürhern. Worauf lassen wir uns da ein?

Wegen der vorherrschenden Nordwinde steuern wir die Südküste von Filicudi an. Schon von weitem sieht man das Dorf Pecorini a Mare, das pittoresk an einem Steilhang mit Terrassengärten liegt. Die einheimischen Fischerboote sind auf den Kiesstrand gezogen, vor dem Dorf gibt es eine große Betonmole. Die steuern wir an, das Wasser ist tief genug, um am Kopf oder an der Westseite anzulegen. Doch blockiert man hier nicht den Liegeplatz einer Fähre?

Noch während wir zögern, kommt eine freundliche blonde Frau auf die Mole und sagt in akzentfreiem Englisch, dass wir uns

überall hinlegen könnten, Fähren kämen nicht mehr: „Seitdem es in Filicudi Porto im Norden den neuen Anleger gibt, wird dieser hier nicht mehr angelaufen.“ Die Informantin heißt Alina, stammt aus Schottland und betreibt direkt am Strand das bekannte Restaurant „La Sirena“ (siehe Kasten unten).

„Nur das Wasserschiff kommt alle zwei Tage und pumpt Trinkwasser für die 280 Einwohner der Insel in eine Zisterne“, erzählt sie. „Das Schiff macht aber nicht fest, sondern legt eine schwimmende Pipeline. Yachten können hier also liegen bleiben.“

Sie ist nicht die Einzige mit einem Faible für Segler auf der Insel. Ihr Nachbar Nino betreibt die Tauchbasis „Delfine Filicudi“ und bringt von Mitte Juni bis Mitte September 30 Muringtonnen für Yachten aus. Nino

Malerisch ist das Panorama vor der Marina Corta auf der Hauptinsel Lipari. Der Yachthafen liegt in der Bucht dahinter, etwa 20 Minuten entfernt

organisiert Tauchgänge zum archäologischen Unterwasser-Ausgrabungsplatz am Kap Graziano. Die heimtückische Felsnase, nur zwei Meilen östlich von hier, wurde etlichen Seefahrern der Antike zum Verhängnis. Inzwischen sind neun griechische und römische Wracks freigelegt, die besucht werden können. Allerdings nur von lizenzierten Tauchern.

Man merkt, auf der Insel tut sich etwas. Gab es vor gerade mal 15 Jahren noch viele leerstehende Häuser und Ruinen, wurden die meisten inzwischen renoviert oder neu

■ Liparische Spezialitäten und schottischer Charme

Das „La Sirena“ im winzigen Dorf Pecorini a Mare an der Südküste von Filicudi gilt Feinschmeckern als Top-Adresse. Das im Guide Michelin gelistete Lokal liegt direkt am Strand. Ob getoastete Nudeln Carbonara mit geräuchertem Thunfisch, Spaghetti mit Mandeln oder Carpaccio misti mit Fisch, Shrimps und Calamari – alles ist exzellent! Die Preise



von 10 bis 15 Euro pro Gericht sind moderat. Kreativer Kopf der Küche ist eine Schottin. Alina Maslowski verschlug es 1977 nach Filicudi, als der junge Antonio ihr den Hof machte und seine Heimat zeigte. Damals gab es auf der Insel weder Strom noch Wasser, viele Häuser waren Ruinen. Alina verliebte sich in Antonio und die Insel. 1980 kauften sie das alte Haus und eröffneten das „La Sirena“. www.pensionelasirena.it



Winziger Anleger mit Flair: Alicudi (I.). Zur blauen Stunde vor dem Strand der Nachbarinsel Filicudi bei Pecorini. Die abgelegenen Inseln lohnen den Weg

erbaut. Filicudi ist heute eine Ferieninsel, vor allem für ursprünglich hier wohnende Familien, die nach dem Zweiten Weltkrieg abwanderten und deren Nachfahren allmählich zurückkehren, erzählen die Einheimischen. Für Segler ist sie so nebenbei zu einem attraktiven Törnziel geworden.

Ob das für den noch abgelegeneren Nachbarn Alicudi auch gilt? Mit dem alltäglichen Nordwind segeln wir an der Südküste der Insel gen Westen, legen einen Stopp an einer der vielen Höhlen ein und runden die westlich von Filicudi aus dem Meer stehende

Felsnadel La Canna. Waren die Angaben in den nautischen Führern bezüglich Filicudi schon dürftig, so erfährt man über Anlegemöglichkeiten in Alicudi fast nichts mehr. Umso erstaunter sind wir, als wir die weißen Häuser des 150-Seelen-Ortes erreichen. Eine große, neue Mole ragt von dort ins Meer. Der Hafenmeister winkt uns freundlich heran und sagt, dass wir am Kopf längsseits gehen können. Zumindest bis zum nächsten Tag. Dann würde zwischen 12 und 13 Uhr eine Fähre kommen. Beim Längsseitsgehen nimmt er die Leinen an.

Der freundliche Hafenchef zeigt, wo es ein Geschäft gibt und empfiehlt eine Adresse zum Fischessen. Nein, kein Restaurant, sondern die private Terrasse eines Fischers, der gleich über dem Hafen wohnt und sich über Gäste freut. Zunächst aber müssen wir um 16 Uhr kurz beim Boot sein, da kommt das Tragflächenschiff. Mit riesigem Schwell braust es heran und stoppt erst im letzten Moment auf. Die Fender quietschen, doch alles geht gut. Nach wenigen Minuten ist der Blitz-Stopp vorbei und die Fähre auf und davon. Das abgeladene Gepäck - von Ze- ➤

Kieler Woche 2009 20. – 28. Juni



Kieler Woche
präsentiert von BMW

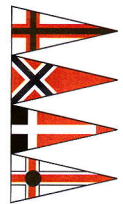


HSH NORDBANK

Die Kieler Woche dankt Ihren Partnern und Sponsoren:

BMW (Presenter)
HSH Nordbank
Messe Düsseldorf mit boot Düsseldorf

ADDIX
b+m Informatik
B+S Card Service
DSB Deutsche Schlauchboot
Dimension-Polyant
Fürst Bismarck Mineralwasser
Helly Hansen
Hugo Hamann mit Konica Minolta
imetas
International Farbenwerke
Jever
KielNET
Liros
Nexus
Nord Event mit s.a.i.l.
North Sails
SAP
SVG Service Verlag / Segler-Zeitung
ThyssenKrupp
Tutima Uhrenfabrik (Offizieller Zeitnehmer)



mentsäcken bis zu Kühlschränken – wird auf Esel und Maultiere geladen und über schmale Gassen, auf denen kein Auto fahren könnte, zu den Grundstücken am Steilhang transportiert. Mehrere Einheimische kommen zu Besuch, sehen sich das Boot an und plaudern. Sie berichten, dass die Mole, an der wir liegen, erst vor fünf Jahren gebaut wurde. Vorher hatten die Alicudier nur wenig Kontakt zur Außenwelt.

Abends folgen wir dem Tipp des Hafenmeisters und suchen Silvio auf, den Fischer. Seine Terrasse liegt in der dritten Reihe über dem Hafen. Es gibt billigen Hauswein aus Literflaschen, Tomatensalat aus Plastikschalen und selbst abgefülltes „Mineralwasser“ aus einer Plastikflasche mit Etikett aus dem Jahre 2002. Das Hauptgericht besteht aus Spaghettis und panierten Fischfilets. Die schmecken richtig gut, und die Menge ist so groß, dass nur die Hälfte davon zu schaffen ist. Für vier Personen beläuft sich die Rechnung auf 90 Euro – für italienische Preisverhältnisse durchaus akzeptabel.

Der westlichste und zugleich der Wendepunkt dieser Reise ist erreicht, Zeit für ein Resümee. Der Törn, vor allem dies, war eine große Überraschung. Die Liparischen Inseln haben sehr viel mehr zu bieten als die berühmten Vulkane. Nur findet das in den offenbar inaktuellen Törnführern keinen Niederschlag. Den positiven Eindruck kann der raue Rückweg nicht trüben. Auf den 73 Meilen nach Tropea bläst der Schirokko aus Südost mit bis zu 8 Beaufort, die See wird ruppig. Wir denken zurück an unseren Aufstieg auf den Stromboli. Und hoffen, dass gerade keinem vulkanbegeisterten Segler die Yacht von der Muring vertriebt.



Fischerboote im Hafen von Salina

■ Anlaufpunkte

Empfehlenswerte Buchten und Häfen im Archipel

IM SCHATTEN DES VULKANS Seit einigen Jahren gibt es nördlich des Fähranlegers von **Stromboli** ein Feld mit 13 Muringleinen, die auf etwa 20 Meter Tiefe verankert sind. Die dicken Tampen mit eingespleißtem Auge hängen an kleinen roten Plastik-

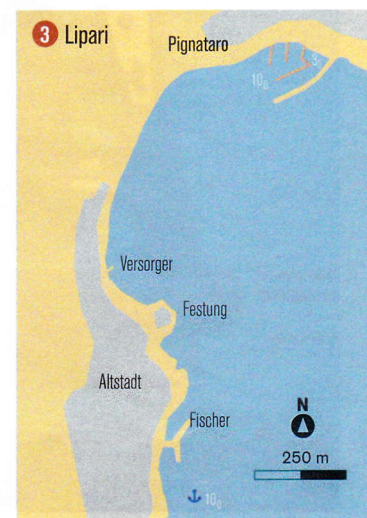


flaschen, die nachts schwer zu sehen sind. Morgens verlangt ein Kassierer 25 Euro pro Yacht. Vorsicht: Neben dem Feld liegen zeitweise auch Bojen, an denen Fischreusen hängen bzw. welche mit dünnen Muringleinen, an denen Einheimische ihre Dingis festmachen. Diese sind unsicher. Während unseres Törns lag eine 50-Fuß-Yacht an einer solchen dünnen Leine und strandete, während die Crew auf dem Vulkan war, auf dem weichen Strand. Der Fähranleger im Süden des Ortes San Vincenzo darf nicht belegt werden. Bis zum Ausgangslager der Firma Magmatrek (nahe der Kirche) läuft man etwa 20 Minuten.



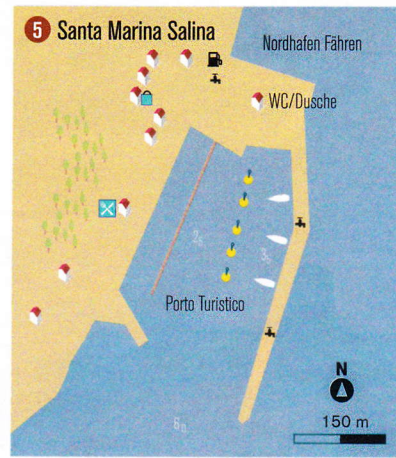
BUCHT MIT KNEIPE An der Mole von **Panarea** kann man vor eigenem Anker rechtwinklig zur Pier festmachen. Der Platz gewährt aber wenig Schutz bei Wind und Seegang. Bei Nordwind ist es besser, in der östlich vom Kap Milazzese gelegenen Bucht Cala Zimmarì zu ankern – Restaurant am Strand und etwa 15 Minuten Fußweg zum Zentrum des Ortes. Achtung: Westlich des Kaps Milazzese liegt die sehr schöne Ankerbucht Cala Junco. In ihrem inneren Teil (hinter der gedachten Linie zwischen beiden Felsnasen) gilt absolutes Befahrens- und Ankerverbot. Es gibt weder ein Schild an der Einfahrt noch ein entsprechendes Seezeichen. Wer das Verbot ignoriert, muss mit drastischen Geldstrafen rechnen!

DIE HAUPTSTADT Im Norden der Insel **Lipari** liegt die Marina Pignataro mit sicheren, aber teils Schwell ausgesetzten Liegeplätzen an Muringleinen sowie mit Strom und Wasser auf dem Steg. Das Stadtzentrum befindet sich etwa einen Kilometer südlich. Dichter an der Altstadt liegt man vor Anker südlich des kleinen Fischerhafens Marina Corta (nur bei ruhigem Wetter!).

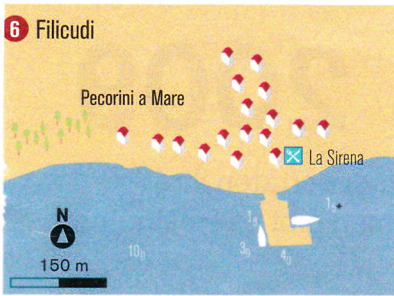




BUCHT DER DÄMPFE Die Ankerplätze westlich und östlich des nördlichen Zipfels **Vulcano** bieten Schutz und einen soliden Ankergrund. Bei wenig Wind und nachts kann der Schwefelgeruch des Kraters aber unerträglich sein. In der westlichen Bucht befindet sich ein Restaurant direkt am Ufer.



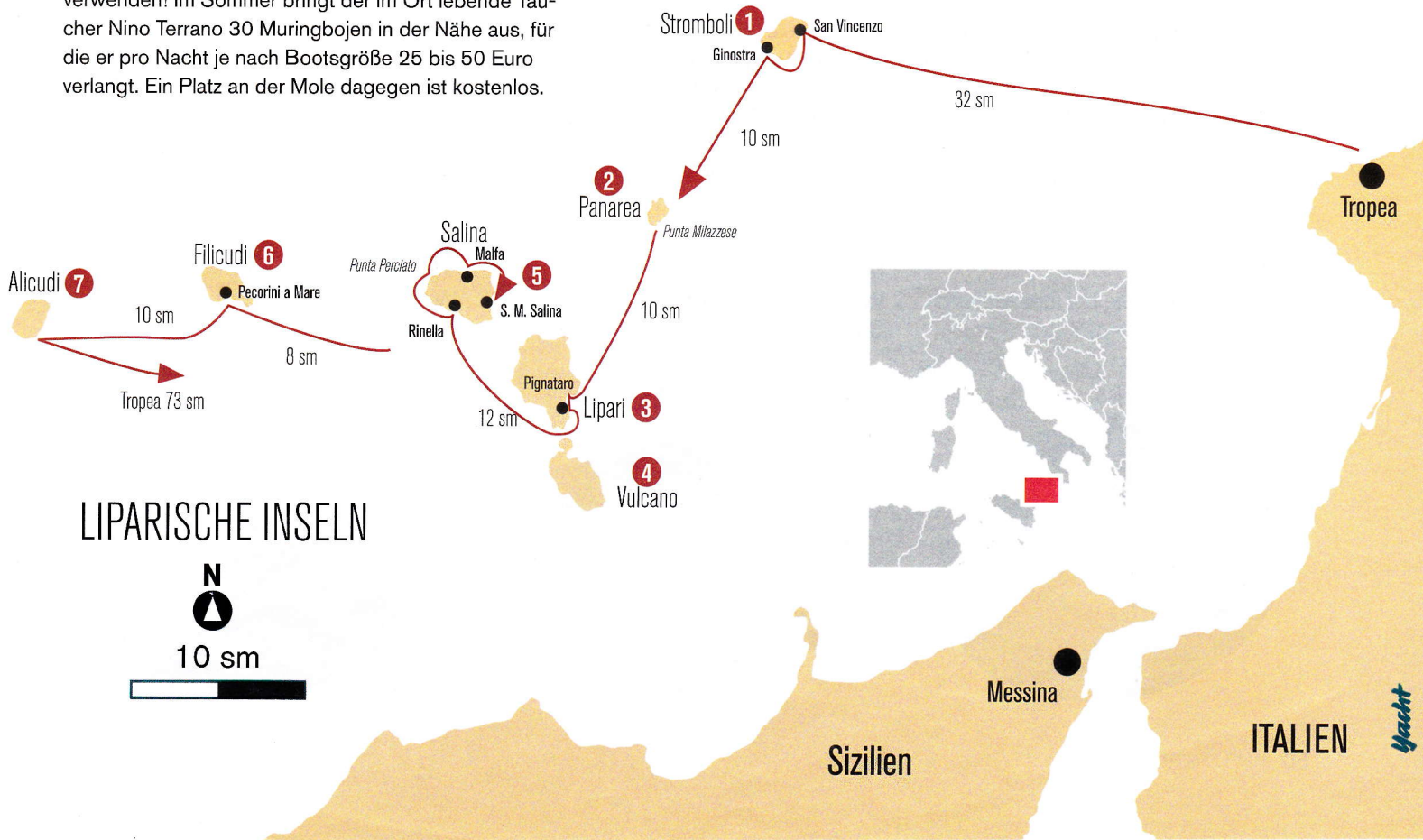
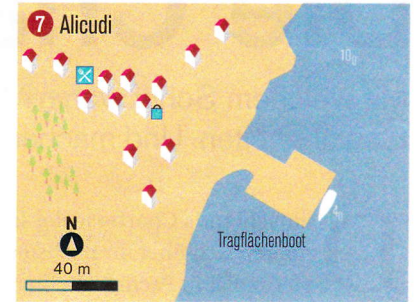
UNTERSCHÄTZT, ABER LOHNEND Schöner Ort an der Ostküste der Insel **Salina** mit zwei geschützten Häfen. Im nördlichen Porto Vecchio liegen die Fähren an, Yachten machen im südlich daneben liegenden Porto Turistico fest. Liegeplätze an Muringleinen mit Strom und Wasser auf dem Steg, vorbildliche Sanitäranlagen. Wenige Minuten Fußweg zum lebendigen Ortskern.



DIE PITTORESKE An der Südküste von **Filicudi** liegt der malerische Ort Pecorini a Mare mit einer großen Mole. Die besten Plätze fürs Schiff findet man an deren Westseite oder am Kopf.

Bei Wind aus südlichen Richtungen wird es aber rasch unruhig. Vorsicht: Große eiserne Haken ragen etwa 30 Zentimeter aus dem Molenkopf heraus, dicke Fender verwenden! Im Sommer bringt der im Ort lebende Taucher Nino Terrano 30 Muringbojen in der Nähe aus, für die er pro Nacht je nach Bootsgröße 25 bis 50 Euro verlangt. Ein Platz an der Mole dagegen ist kostenlos.

DAS URSPRÜNGLICHE EILAND Von den Touristenströmen weit abgelegen, hat **Alicudi**, die westlichste Insel des Archipels, viel von ihrem ursprünglichen Charme bewahrt. Anlegemöglichkeiten bestehen an der neuen Fähr-Mole – unbedingt den Hafenmeister fragen, wo man sich hinlegen und wie lange man bleiben darf. Ankern ist ungünstig, da der Grund steil abfällt. Im Ort gibt es einen kleinen Supermarkt. Der Fischer Silvio kocht und brät auf seiner Terrasse auf Nachfrage Fischgerichte.



LIPARISCHE INSELN

