

segeln



Deutschland 4,00 € · Österreich 4,50 € · Schweiz 8,00 sfr · Holland 4,70 € · Italien 5,20 € · Luxemburg 4,70 € · Spanien 5,20 €

Nr. 1 Januar 2003

segeln

www.segeln-magazin.de

SEGELN EXTRA
Navigation
Teil 1



TEST & TECHNIK

- Sunbeam 26
- JS 9000
- Bordkocher

CHARTER

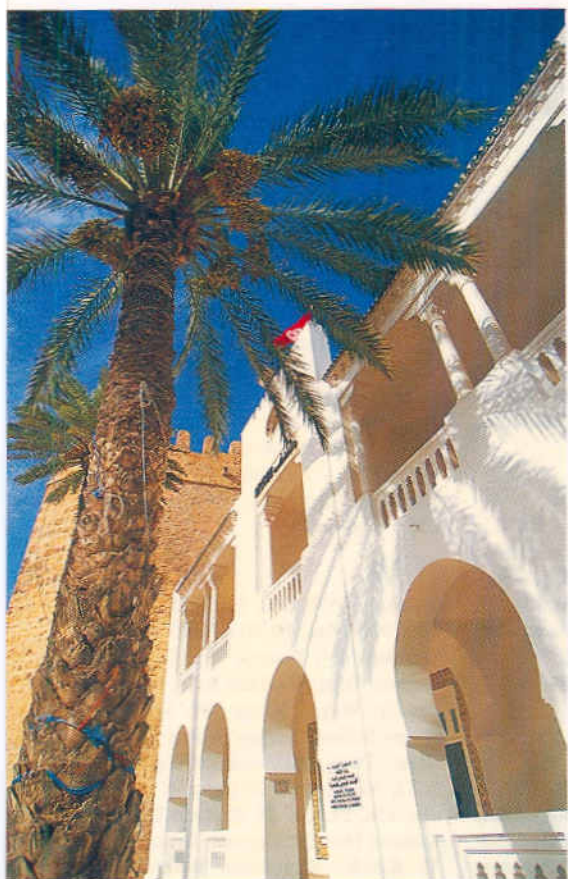
Kroatien im
Preisvergleich



Holiday On Ice

Kühler Törn im hohen Norden

Nur für *segeln*-Leser:
Der 99 €-Check-Up
für Ihre Segel!



Ab in die Wüste

Wer sich morgens vom Glockengeläut der Kirchen im italienischen Pantelleria verabschieden lässt, kann sich darauf freuen schon am Abend von den Gebetsrufen der Muezzins im tunesischen Kelibia willkommen geheißen zu werden. Nur 40 Seemeilen ist der Canale di Pantelleria breit. Er trennt Okzident vom Orient und verbindet doch zwei Segelreviere miteinander, die gegensätzlicher kaum sein könnten. Ein Bericht von Carl Victor (Text und Fotos)

Sirius' Licht spiegelt sich im Meer, blau und rot leuchten die Sterne „Rigel“ und „Beteigeuze“ des Himmelsstreters Orion. „Algol“, des Perseus' wankelmütiges Teufelshaupt, verbirgt sich in dieser Nacht schwach glimmend zwischen den Sternen unserer Milchstraße, dieser Heimat von Milliarden von Sonnen und doch nur Galaxie unter Millionen von Galaxien. Gibt es Schöneres, als bei einem Nachttörn im Cockpit zu liegen und zu träumen? Seine Gedanken auf Reisen zu schicken, zurück zu jenem Zeitpunkt, als berstendes Licht die Zeit gebar.

Ein Blick in die Runde zeigt mir im Nordwesten ein schwach glimmendes rotes Navigationslicht, überragt von zwei Dampferlichtern, deren Position und Kurs mich den Sternenhimmel schnell vergessen lassen. Sagen sie mir doch, dass hier ein Verhängnis auf uns zukommt, von dem wir uns besser fern halten sollten. Sehr nahe kommt es, ohne auch nur ein Zeichen zu geben, dass es unser Wegerecht zu beachten gedenkt. Als es dunkel und drohend vor uns

aufragt, drehe ich bei und lasse die Wände aus Stahl, getrieben von ihren dumpf schlagenden Schrauben, keine zwei Fadenlängen an uns vorbeiziehen. Im Canale di Sicilia, auf dem Weg von Sizilien nach Tunesien, sollte man nicht zu lange träumen...

Auf Kollisionskurs

Nach diesem Muntermacher muss ich mich erst am Feuer von Cap Bon, der nordöstlichsten Spitze Tunesiens, orientieren, bevor ich das Schiff wieder mit direktem Kurs auf Kelibia hart an den Wind legen kann. Das will nicht so recht gelingen, da der Wind immer vorlicher einfällt und uns zu Kreuzschlägen zwingt, um uns von Ras el Milh und Ras Mustafa freizuhalten.

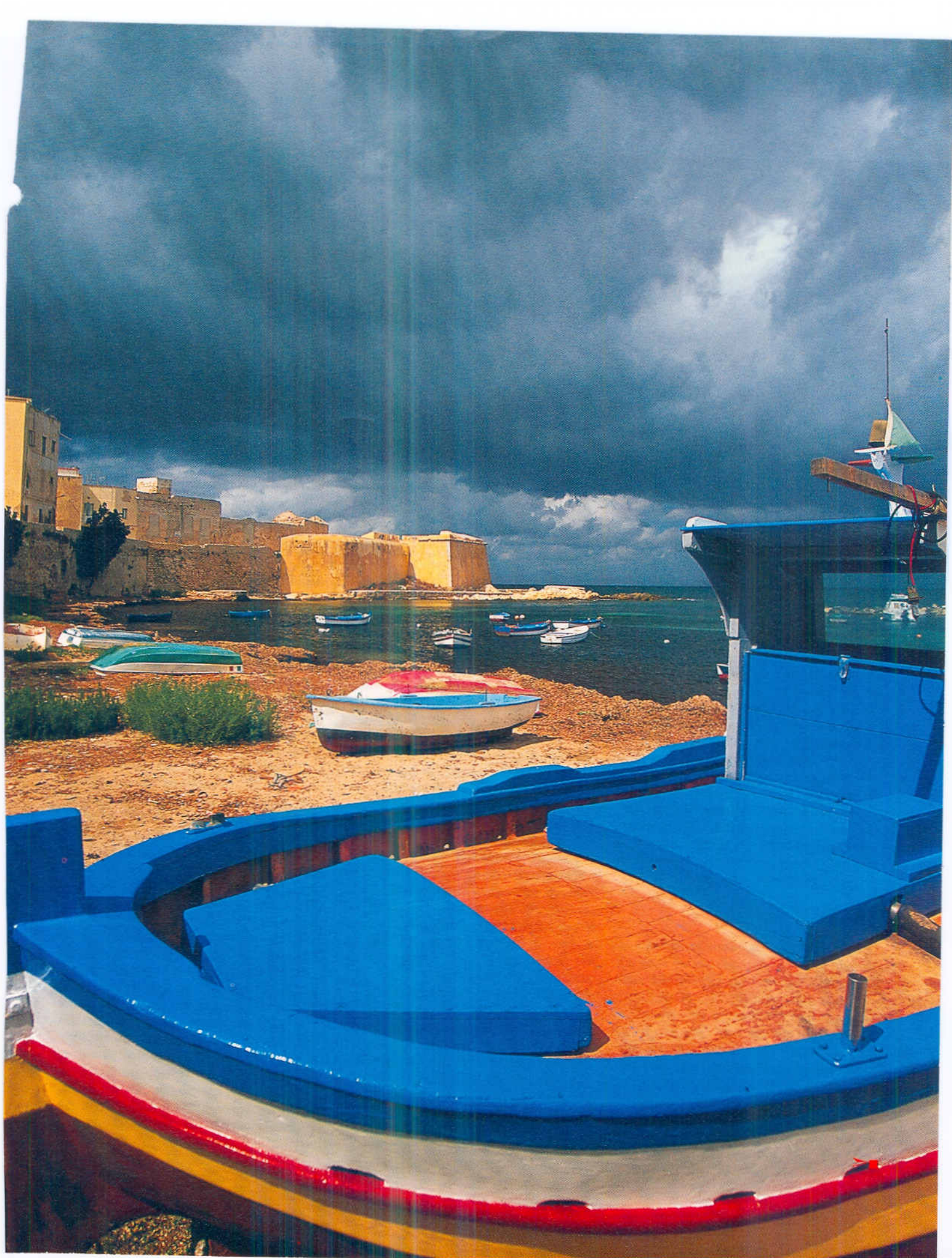
Als man in Kelibia noch vom großen Tourismusgeschäft träumte, war Yachten sogar ein eigenes Becken reserviert. Die Träume sind verflogen, das Becken haben die Fischer okkupiert; eine Pier tief drinnen im Hafen ist den Yachten verblieben. Viel Platz ist hier nicht. Wozu auch? Segler machen in

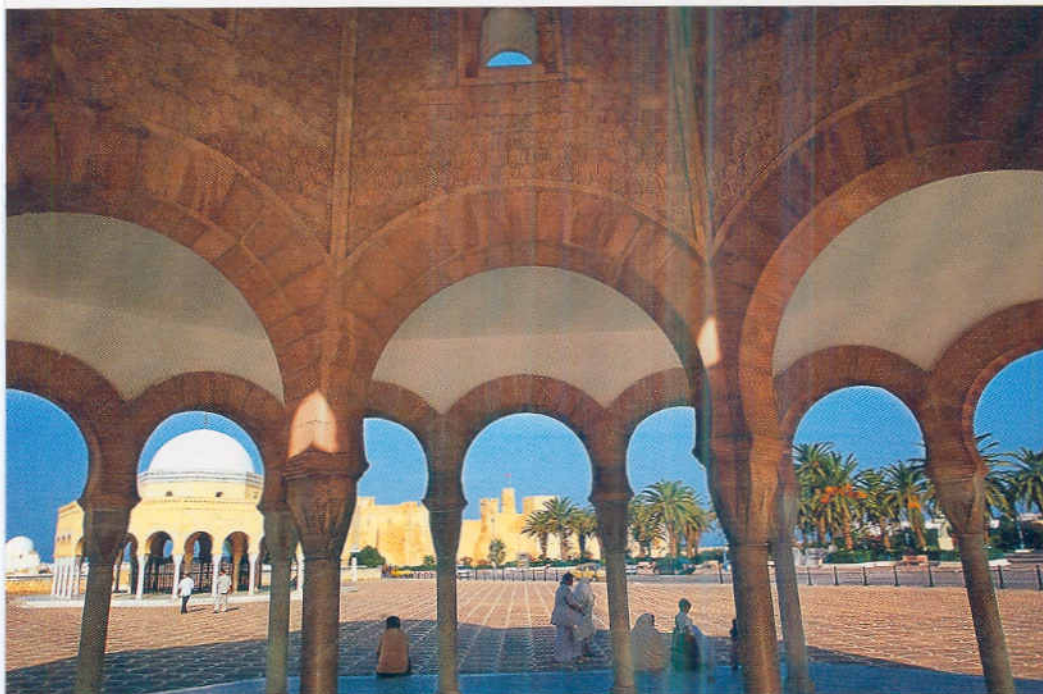
Kelibia doch nur Zwischenstation, um ein- oder auszuklarieren. Und um Geld zu wechseln. Da die Ein- und Ausfuhr tunesischer Dinar verboten ist, bleibt keinem der Weg in die Stadt erspart. Der ist drei Kilometer lang, heiß und von der Architektur her nicht gerade erbaulich. Noch schwieriger als das Zentrum selbst ist nur noch die einzige Bank zu finden. Besonders dann, wenn man kein Wort Arabisch kann und das Französisch gerade ausreicht, sich das Essen zu bestellen.

Doch das findet diesmal sowieso an Bord statt. Zwar hätten wir Platz im Restaurant im Hafen gefunden, doch so viel, dass uns die Lust vergeht, allein im Halbdunkel kulinarisches Neuland zu erkunden. So begnügen wir uns am ersten Abend in Tunesien mit einem Menü aus der Bordküche und been-

Oben links: Überreste eine wechselvollen Geschichte und Zugang zur Medina von Mahdia – das Stadttor Skifa el Kahla

Rechts: Gewitterstimmung über dem Kleinboothafen von Trapani auf Sizilien





den ihn mit einem Glas italienischen Rotwein, der durch die herbe Luft des Fischerhafens eine ganz besondere Duftnote erhält.

Grau ist das Meer, der Südostwind lässt die Luft dampfen, die Sonne hängt wie eine Scheibe aus Blei am Himmel. Uns stört das nicht, können wir uns doch hart am Wind von der flachen Küste frei halten und ohne Kreuzschlag an Ras Mamur vorbeischnappen, dessen Sandbänke sich schon bis in die Einfahrt des auch für Yachten interessanten Fischerhafens Beni Kihar vorgetastet haben. Hammamet lockt mit einem Ankerplatz direkt vor den Mauern seiner Medina, doch bei diesem Südwestwind bocken einige Fischerboote in der viel zu offenen Bucht so an ihren Mooringleinen, dass uns jede Lust vergeht, uns zu ihnen zu gesellen.

Zauber des Orients

Port Yasmine, Tunesiens größter Yachthafen, liegt nur drei Seemeilen westlich. Mangel an Liegeplätzen herrscht hier nicht, versucht man doch allfällige Besucher mit hohen Liegegebühren zu vertreiben. Die werden auch nicht niedriger, als weder Stecker noch Wasseranschluss passen. Nach Hammamet bringt uns ein Taxi, von einem Kamikaze-Piloten so gejagt, dass wir uns schon nach wenigen Minuten die Beine in der Medina dieser Urlaubermetropole vertreten können. Hinter den Mauern aus dem

Links: Weithin sichtbares Wahrzeichen – das Wehrkloster Ribat in Monastir

Rechts: Die arabische Altstadt von Sousse gilt als eine der schönsten des Landes

15. Jahrhundert verbergen sich jede Menge Läden mit Waren aus dem späten 20. Jahrhundert, die trotz augenfälliger Nutzlosigkeit dem westlichen Besucher erst zu Höchst- und nach ausgiebigem Feilschen nicht selten zu Dumpingpreisen aufgeschwatzt werden. Vor so viel Geschäftstüchtigkeit flüchten wir uns schließlich auf die Mauern der Kasbah, von deren Zinnen die Stadt am Meer erst jenen Zauber ausstrahlt, der ihr von den Reiseführern unterstellt wird.

Kultur macht hungrig, und so steht der Wunsch nach einem Restaurant bald höher im Kurs als der nach altem Gemäuer. Zwischen all den hochgelobten Futterkrippen werden wir in einem Restaurant fündig, dessen Speisekarte verspricht, uns mit einem mehrgängigen Menü in die Geheimnisse der tunesischen Küche einzuführen. Das wäre auch gelungen, würden wir uns nicht bereits bei den Vorspeisen den Gaumen mit der Harissa-Soße so verbrennen, dass wir den Geschmack des Mechouia-Salates nur ahnen und die Fülle der Briks-Teigtaschen nur erschnuppern können. Erst beim Couscous sind unsere Geschmacksnerven wieder so weit besänftigt, um uns zu bestätigen,

dass dieses Grießgericht mit Hühnerfleisch veredelt wurde.

Duft des Morgenlandes

Port el Kantaoui ist eine Welt für sich, eine westliche versteht sich, die wenig Raum für Träume aus 1001 Nacht lässt. Um den wirklichen Orient kennen zu lernen, machen wir uns auf die Suche nach der Haltestelle jenes Busses, der uns nach Sousse bringen soll. Deren Medina hatte schon die Vertreter der UNESCO so mit ihrem arabischen Baustil beeindruckt, dass sie sich in die Liste der Weltkulturerbe einreihen durfte.

Regnen sollte es in Sousse im September eigentlich nicht, doch uns zu Ehren wird eine Sondervorstellung gegeben. Bevor wir auch nur einen Bruchteil des Altstadtlabyrinths erforscht haben, verdunkeln Wolken das mittelalterliche Panorama so nachtschwarz, dass wir es nur noch genießen können, wenn es von der Regie mit Blitzen erhellt wird. Auch diese Vorstellung dauert nur kurz, dann fällt der Regenvorhang. Im Nu verwandeln sich die steilen Gassen der Altstadt in Wildbäche, gerade recht, um den Schmutz des letzten Sommers wegzuspülen. Einige der Bewohner der Medina nutzen die Gelegenheit auch gleich, um sich ihres Sperrmülls zu entledigen. Als die Sturzflüsse versiegen, hat sich der Platz vor der großen Moschee in eine Müllhalde ver-

wandelt, dem aus überschäumenden Kanälen auch noch alle Düfte des Morgenlandes entströmen. Sage noch einer, der Orient habe seine Ursprünglichkeit verloren!

Farbenspiele

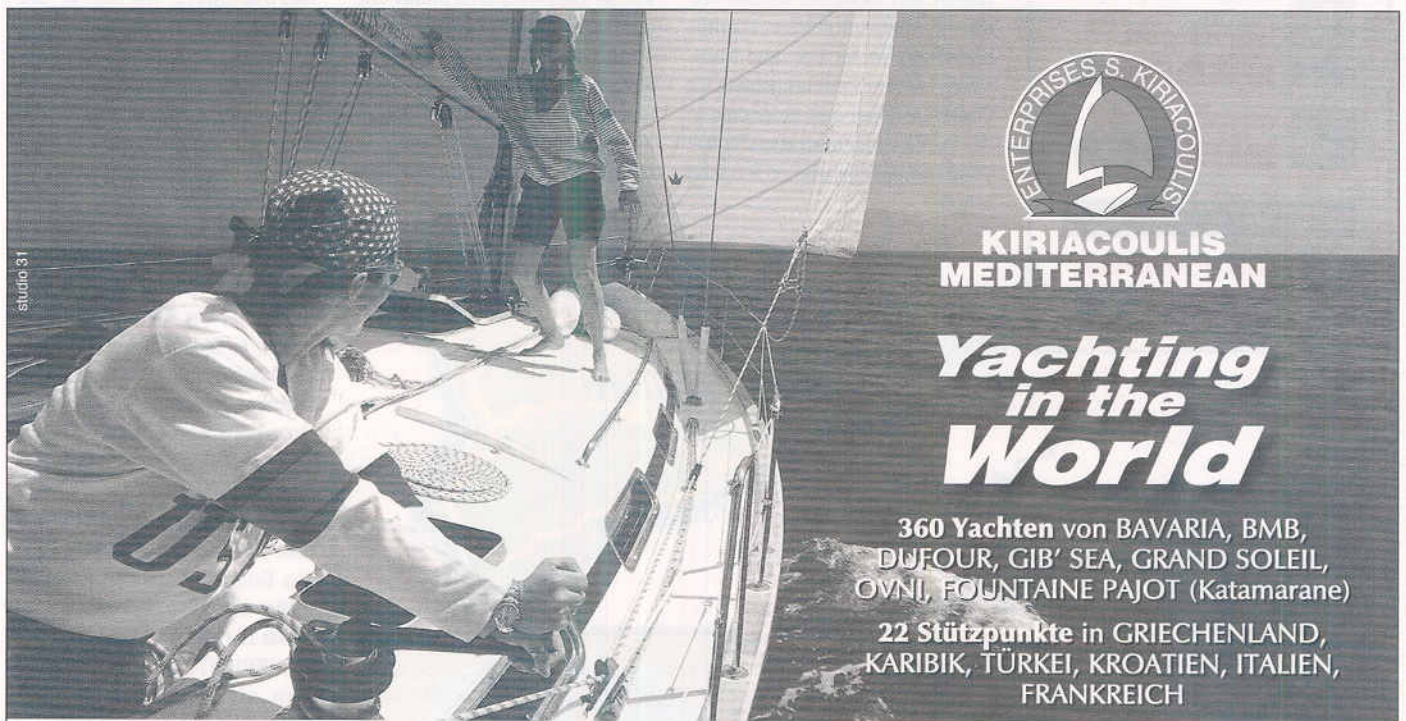
Auf direkter Route führt kein Weg von Port el Kantaoui nach Monastir. Was selbst in der aktuellsten Seekarte nicht eingezeichnet ist und aussieht wie ein Stellnetz, enthüllt sich uns beim Näherkommen als Fischzuchtanlage, die wir, nachdem wir die Seezeichen enträtselt haben, östlich umsegeln. In wenigen Jahren werden wohl Tunesiens Küstengewässer mit diesen Auswüchsen maritimer Tierhaltung gepflastert sein, denn schon lagern in einigen Häfen die Gerätschaften dazu.

Monastir wurde vom Republikgründer Habib Bourgiba zur Vorzeigestadt herausgeputzt und schließlich mit seinem Mausoleum am Rande des islamischen Friedhofs gekrönt. Die goldene Kuppel des Grabmales und die beiden Minarette sind so dominie-

rend, dass sie uns bereits den Weg zum Yachthafen weisen, bevor wir noch die Festungsmauern des Ribat, des ehemaligen „Monasteriums“, das der Stadt ihren Namen gab, ausmachen können. Monastir, mit seinem nahe dem Zentrum gelegenen Hafen, seinem orientalischen Flair und seinen guten Versorgungsmöglichkeiten, entspricht am ehesten dem, was sich der Segler in Tunesien erwartet.

Trotzdem müssen wir bereits am nächsten Tag wieder Abschied nehmen. Mit einem schlechten Gefühl im Magen zwingen wir uns durch die Passage zwischen den Sandbänken südwestlich der Kuriate Inseln. Obwohl die Fahrinne mit Bojen gekennzeichnet ist, warnen die Segelführer davor, die Passage bei schlechten Bedingungen zu versuchen. Sie hätten auch vor dem Strom warnen sollen, der uns so nach Südwest versetzt, dass ich schon den GPS beschuldigen will, uns falsche Positionen zu liefern. Dessen Ehre wird aber wenig später von den Bojen gerettet, die fernab unseres Kurses die Fahrinne markieren. Als wir sie

erreicht haben, gilt es ein Rätsel anderer Art zu lösen. Auf der anderen Seite der Fahrinne fehlt eine Boje und bei der verbliebenen sind die Topzeichen nicht auszumachen. „Was für eine Farbe hat sie? Rot oder Grün?“, will ich vom Maat wissen, der vom Bugkorb aus die Lage peilt. Die Antwort lässt auf sich warten. Schließlich kommt es zögernd: „Ich glaube, sie ist gelb.“ Manchmal bleibt einem aber auch nichts erspart! Mit Hilfe des Echolots tasten wir uns voran, bis uns ein verbogenes Topzeichen vermuten lässt, dass es sich bei dem Relikt um die grüne Tonne handeln könnte. Auch nachdem wir die Fahrinne hinter uns haben, halten wir uns brav an die Segelanweisungen und laufen weiter 100 Grad am Kompass. Und damit fast auf die nächste Sandbank. Himmel läuft hier ein Strom! Und warum versetzt er uns nach Nordost? Da uns niemand die Frage beantworten kann, halten wir kräftig vor, peilen die grünen Tonnen in Linie übers Heck und atmen erst wieder auf, als wir in Mahdias Hafen an der Pier vor dem Zollgebäude längs liegen.



**KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN**

**Yachting
in the
World**

**360 Yachten von BAVARIA, BMB,
DUFOUR, GIB' SEA, GRAND SOLEIL,
OVNI, FONTAINE PAJOT (Katamarane)**

**22 Stützpunkte in GRIECHENLAND,
KARIBIK, TÜRKEI, KROATIEN, ITALIEN,
FRANKREICH**

ARGOS Rheingastr. 152, 65203 Wiesbaden
Tel. 0611/66051, email: mail@argos-yachting.de

B+R YACHTING Hauptstrasse 70, 12159 Berlin
Tel. 030/8592521, email: info@bur-yachting.de

CHARTER TRANSPARENZ Klosterstrasse 4, 88085 Langenargen
Tel. 07543/499080 email: info@chartertransparenz.de

CHARTERWELT Karl-Hromadnik Strasse 16, 81241 München
Tel. 089/8299880, email: info@charterwelt.de

GLOBAL YACHTING Zedernweg 8, 80939 München
Tel. 089/316652-0, email: charter@global-yachting.com

GUNDEL BRABETZ YACHTING Zwei Grenzen 20, 31515 Wunstorf
Tel. 05031/913291, email: Brabetz.Yachting@t-online.de

NAUTIC TOURS Becklemer WEG 36, 45711 Datteln
Tel. 02363/62764, email: info@nautic-tours.de

TREND SAILING Lindenfelder WEG 30, Hamm 59063
Tel. 02381/163321, email: info@trend-sailing.de

und alle andere Agenturen, die KIRIACOULIS in Ihrem Programm hat.





Liegeplatz mit Ausblick: der Yachthafen von Monastir und die Festung Ribat

Während unseres Spazierganges durch die Medina dreht der Wind, beim Abendessen schwärmen wir von dem prächtigen Südwest, und zurück an Bord stoßen wir noch auf die morgige Brassfahrt nach Pantelleria an. Nachts schlägt das Wetter um; am Morgen ist an ein Auslaufen nicht zu denken. Erst nachmittags kommt die Meldung vom Maat: „Wind hat abgeflaut!“ Leider hält sich der Seegang nicht an die Regeln. So wird es eine üble Boxerei hoch zu den Kuriate Inseln, dann gibt es schlagartig glattes Wasser. Wir rätseln über das Phänomen, bis wir uns daran erinnern, wie hart hier gestern der Strom nach Nordost, genau gegen den heutigen Wind gelaufen war. Nachts springt der Wind auf Nordwest um. Jetzt kann unser unter Motor so lahmer Vogel endlich seine Schwingen entfalten und voll und bei solche Fahrt laufen, dass wir sogar unseren Zeitplan übertreffen und noch vor dem ersten Morgenrot vor Pantellerias Hafeneinfahrt stehen. Nachts will ich hier aber nicht einlaufen, da der Hafenfürer vor einem verlängerten Wellenbrecher in unbekanntem Bauzustand warnt. Als es hell wird, können wir sehen, dass im alten Hafen jede Menge Platz ist. Doch bei einem Wetterbericht, der für einen Gutteil des Mittelmeeres Sturmwarnung gibt, ist mir dieser ungeschützte Teil des Hafens zu unsicher.

Der neue Hafen ist dicht belegt. Erst im hintersten Winkel finden wir ein Stück

freie Kaimauer, an der wir längs gehen können. Stadt und Hafen sehen aus, als wären sie von einem Ruinenbaumeister geplant worden. Seit sieben Jahren wird an den Kaimauern herumgepfuscht, die den Hafen besser gegen nördliche Winde schützen sollen. Geschaffen wurden bisher einige Unter- und Überwasserhindernisse, die durch zwei Tonnen entschärft werden, allerdings nicht in den frühen Morgen- und Abendstunden, da sich die Einschaltzeiten noch an den Lichtverhältnissen des Mitsommertages orientieren dürften. Einige der Betonklötze scheint man beim Transport im neuen Hafen verloren zu haben, was der dortigen Werft immer wieder zu guten Aufträgen bei durchreisenden Yachten verhilft.

Ruinenbaumeister

Der Wetterbericht verspricht uns für den heutigen Tag SW 3. Er scheint damit aber nicht die Windstärke, sondern die Knoten zu meinen. So segeln wir auf dem 60 Meilen langen Törn den Tank leer, um in Marsala festzustellen, dass der ganze westliche Teil des Hafens verlandet ist. Im östlichen Teil wären wir beim Yachtclub gegen entsprechende Gebühr durchaus willkommen. Wir gesellen uns aber lieber zu einigen Fahrtenyachten an die gebührenfreie Kaimauer und legen das Ersparte abends in einem Restaurant an. So endet der Tag nach einem seglerischen Tiefpunkt mit einem kulinarischen Höhepunkt.

www.GARMIN.de

GARMIN GPS 72: Der neue Standard bei den GPS-Handys



GARMIN

Das neue **GPS 72** von Garmin kostet kaum mehr als herkömmliche Einsteigergeräte, verblüfft aber mit großem, hochauflösendem Display und einem in der Preisklasse ungewohnten Funktionsumfang:

vollständige GPS-Grundfunktionen, großes Display 41 x 56mm, 120 x 160 Bildpunkte, 4 Graustufen, Display einstellbar auf „große Ziffern“, wasserdicht nach IP X7 und schwimmfähig. **Alarm:** Anker, Annäherung, Kursabweichung, Ankunft, Wecker, 500 Wegepunkte, 50 Routen, 1MB freier Speicher für POI's. **Vorgeladen mit Städten und Navigationshilfen:** Leuchtfeuer, Bojen, akustische Signale, Dalben, MOB-/GOTO-Taste, Reisecomputer mit Kilometerzähler, Standzeit ..., RS 232- und NMEA-Datenausgang, bis 16 Stunden Betriebsbereit mit 2 Mignonzellen, externe Stromversorgung mit 8 V-35 V.

Außerdem: Auf-/Einbaugeräte mit/ohne Schwinger, wechselweise für Wasser und Straße, mit fest gespeicherten Basis-karten und Uploadmöglichkeit für Marine-/Straßen-Feindaten,

z.B. GARMIN GPSmap 176 C:

Beste Sicht auch im Sonnenlicht



Erhältlich im Marine-Fachhandel

Händlerliste: www.GARMIN.de/kaufen

Deutsche Alleinvertretung für GARMIN und FUGAWI:



Lochhamer Schlag 5a · D-82166 Gräfelfing
info@gps-nav.de · www.GARMIN.de

... und für die Industrie: GPS-Module

Der neue Tag beginnt wie der alte geendet hat, mit totaler Flaute. Doch bald meldet sich der versprochene Südwestwind. Mit drei Windstärken begnügt er sich allerdings nicht, denn er bläst schon recht kräftig, als wir in den Hafen von Trapani einlaufen. Der riecht übel und ist bis auf den letzten Platz vergeben. Im Yachtclub sieht es nicht viel besser aus, doch findet sich dort, wie für uns reserviert, noch ein Plätzchen. Der Südwestwind hat mittlerweile auf sechs zugelegt, im Nordwesten doht eine Kaltfront mit nachtschwarzem Gewölk. Wer würde sich schon in einer solchen Situation darüber aufregen, dass ihm für den sicheren Liegeplatz ein nicht unbeträchtliches Sümmchen

abgeklopft wird? Ohne Beleg. Aber das versteht sich im Kernland der ehrenwerten Gesellschaften ohnedies von selbst.

Wie bugsiert man sein Schiff bei Seitenwind der Stärke sechs aus einer Parklücke? Diese Frage stellt sich mir am nächsten Morgen und ich löse sie absolut nicht bravourös. Vor Trapanis Hafen müssen wir erst mal unter Motor Luv machen, um von den vorgelagerten Untiefen klar zu kommen. Dann machen wir die Erfahrung, dass Rollsegel bei viel Wind auch nicht leichter zu bedienen sind als Segel mit einem simplen Bindereff. Der Törn nach Capo San Vito wird bei dem halben bis raumen Starkwind und bei dem vom Wetterbericht als „agitato“

eingestuften Seegang zu einem wilden Ritt, mit viel Arbeit am Ruder in den Böen. Das Kap selbst runden wir wegen seiner vorgelagerten Flachs mit einem zu großen Respektabstand, was uns einen harten Anlieger zum Hafen von San Vito lo Capo einbringt.

Dort wird mir das Erfolgserlebnis zuteil, zu lernen, wie man bei stürmischem Seitenwind römisch-katholisch anlegen kann. Man muss nur mit guter Fahrt mit dem Heck an den Steg gehen. Auch das Bremsen sollte man nicht vergessen und die Heckleine sollte in diesem Augenblick auch schon am Poller belegt sein. Nun legt man hart Luvrudder und geht mit dem Motor so lange kräftig voraus, bis der Wind den Bug nicht mehr

Name	Position	Marina	Hafen	Ankerplatz	Ankertiefe/-grund	Diesel/Treibstoffe	Wasser	Strom	Duschen	Läden	Restaurants	Anmerkungen
SIZILIEN												
Palermo	38°08,6'N 13°22,4'E	●					●	●	●	●	●	Sehr gut geschützte Marina. Strom und Wasser gibt es nicht immer. Diesel im Hafen von Palermo. Teuer!
Villa Igiea	38°08,9'N 13°22,5'E	●					●	●	●	●	●	Eine gute Alternative zu Villa Igiea – wenn man Platz findet. Das rustikale Hinterland mag nicht jedermanns Geschmack sein.
Fossa del Gallo	38°13,4'N 13°19,4'E		●				●	●			●	Ein kleiner Hafen für Yachten von maximal zwölf Meter. Es gibt oft Platzprobleme.
Castellamare Del Golfo	38°02,1'N 12°52,9'E		●				●	●			●	Ungemütlich bei östlichen Winden. Wegen der Altstadt (und der Restaurants!) macht sich aber ein Besuch bezahlt.
San Vito lo Capo	38°10,9'N 12°29,2'E	●					●	●	●	●	●	Hübscher Ort, gute Restaurants, hohe Liegegebühren. Vor dem Hafen kann auch geankert werden.
Trapani	38°00,5'N 12°29,9'E		●				●				●	Ein großer Hafen mit wenig Platz für Yachten. Yachtclub mit allen Versorgungseinrichtungen. Schöne Altstadt.
Marsala	37°47,2'N 12°26,2'E		●				●				●	Fischerhafen mit Liegemöglichkeiten für Yachten. Ungemütlich bei Südwind. Yachtclub. Gute Versorgungsmöglichkeiten.
Mazara del Vallo	37°38,6'N 12°35,0'E		●				●	●			●	Reiner Fischerhafen. Für Yachten als Zwischenstop geeignet. Viel Verkehr, viel Schwell. Gute Versorgungsmöglichkeiten.
EGADISCHE INSELN												
Favignana Cala Principale	37°56,0'N 12°19,4'E		●				●	●			●	Ein beliebtes Ziel für Yachten. Im Sommer schnell überfüllt. Wasser ist hier sehr teuer.
Favignana Cala Grande	37°51,1'N 12°16,5'E			●	5-10 m Sand+Gras						●	Offen von W bis S. Lauter Hotelbetrieb. Akzeptables Restaurant.
Favignana Cala Rotonda	37°55,2'N 12°17,0'E			●	5 m Sand+Gras							Offen von W bis SW. Gut geschützte Bucht, die nicht immer frei von Schwell ist.
Favignana Cala Longa	37°44,9'N 12°20,0'E			●	5-7 m							Offen von SW bis ESE. Bei nördlichen Winden liegt man gut geschützt.
Favignana Cala Rossa	37°55,2'N 12°22,0'E			●	5 m							Offen nach WNW bis NNE. Wenn der Wind passt eine sehr geschützte Bucht.
Levanzo Cala Dogana	37°59,1'N 12°20,5'E		●								●	Der Hafen ist leider nicht so schön wie der Ort. Ankermöglichkeiten in den Buchten östlich des Ortes.
Isola Marettimo Marettimo	37°58,1'N 12°04,4'E		●								●	Je nach Windrichtung bescheidener Schutz in Scala Vecchia oder Scala Nuova. Einige Buchte bieten Tagesankerplätze.
ISOLA PANTELLERIA												
Porto di Pantelleria	36°50,1'N 11°56,7'E		●				●	●			●	Beste Zwischenstopp von und nach Tunesien. Ungemütlich wird es bei nördlichen Winden im alten Hafen.
Porto Scauri	36°46,1'N 11°57,8'E		●				●	●			●	Guter Schutz bei nördlichen Winden. Wenig Platz für Gastlieger.



wegdrehen, und der Maat in aller Ruhe die Bugleine belegen kann. Klingt so einfach und doch musste ich es mir vom Marinero erklären lassen.

Beim Ablegen am nächsten Morgen brauche ich all die Künste nicht, denn der Wind macht wieder einmal den Wetterbericht zum Narren und fächelt, statt mit fünf aus Nord, milde aus Süd. Und das genau bis zum Capo Gallo. Erst dort gibt er der blechern Stimme des Radiosprechers Recht und bläst uns noch auf unseren Liegeplatz in Palermos Yachthafen.

Bester Zwischenstopp von und nach Tunesien: der alte Hafen von Pantelleria

Name	Position	Marina	Hafen	Ankerplatz	Ankertiefel/-grund	Diesel/Treibstoffe	Wasser	Strom	Duschen	Läden	Restaurants	Anmerkungen
ISOLA PANTELLERIA												
Porto Dietro Isola	36°44,4'N 12°02,2'E			●	5-10 m Sand+Gras							Offen von NE bis SW. Weit offener Tagesankerplatz.
Cala di Levante	36°47,8'N 12°02,9'E			●	5-8 m Sand+Gras							Offen von NE bis S. Nur bei beständiger Wetterlage zum Übernachten geeignet.
ISOLA LAMPEDUSA:												
Porto di Lampedusa	35°29,6'N 12°36,2'E	●				●	●			●	●	Oft ist der Hafen mit Fischerbooten überfüllt. Man kann dann in den umliegenden Calas ankern.
Cala Pisana	35°30,3'N 12°37,5'E			●	5-8 m Sand+Gras							An der ganzen Küste gibt es schöne und je nach Windrichtung auch gut geschützte Ankerbuchten.
TUNESIEN												
Sidi Bou Said	36°51,8'N 10°21,0'E	●				●	●	●		●	●	Die älteste Marina Tunesiens ist meist voll. Man sollte reservieren. Sehr schöner Ort. Ausflüge nach Tunis und Karthago.
La Goulette	36°48,5'N 10°18,6'E	●				●	●	●	●	●	●	Alternative zu Sidi Bou Said. Nicht so attraktiv. Weite Fußmärsche in den Ort.
Kelibia	36°49,7'N 11°06,5'E		●			●	●			●	●	Sicherer Fischerhafen mit wenig Liegeplätzen für Yachten.
Beni Kihar	36°27,1'N 10°47,8'E		●			●	●			●	●	Gut gelegener Fischerhafen, in dem auch Yachten willkommen sind. Auf Wassertiefen achten. Einfahrt u. Hafen neigen zum Versanden.
Hammamet	36°23,7'N 10°36,7'E			●	3-5 m Sand					●	●	Weit offen von SE bis W. Nur bei besten Bedingungen zu verwenden. Als Alternative bietet sich Port Yasmine an.
Port Yasmine	36°22,2'N 10°32,7'E	●				●	●	●	●	●	●	Neue Marina nahe Hammamet. Für Tunesien sehr hohe Liegegebühren.
Hergla	36°02,0'N 10°30,7'E		●			●	●			●	●	Kleiner Fischerhafen mit knapp reichenden Wassertiefen. Dürfte zum Versanden neigen.
Port el Kantaoui	35°53,6'N 10°36,2'E	●				●	●	●	●	●	●	Ein sehr sicherer Hafen, eine kleine Kunstwelt. Gute Ausflugsmöglichkeiten nach Sousse (Bus, Taxi).
Sousse	35°49,7'N 10°39,2'E		●			●	●			●	●	Reiner Kommerzhafen. Segler sollten ihn nur in Notfällen anlaufen.
Monastir Marina	35°46,6'N 10°50,1'E	●				●	●	●	●	●	●	Ein sicherer Hafen, eine schöne Stadt, niedrige Liegegebühren.
Monastir Neuer Fischerhafen	35°45,3'N 10°50,4'E		●			●	●			●	●	Gute Alternative zur Marina. Gute Reparaturmöglichkeiten
Mahdia	35°29,8'N 11°03,2'E		●			●	●			●	●	Fischerhafen, der kaum von Yachten besucht wird. Schöne Altstadt. Bester Abgangspunkt nach Lampedusa.