

Inselhopping via Afrika

Die RG Uri beschloss, auf ihrem Frühlingstörn von Sardinien nach Sizilien einen Abstecher nach Tunesien zu wagen. Ein Abenteuer für die gesamte Crew – mit vielen spannenden und bleibenden Erlebnissen.

Es gibt verschiedene Motivationen auf Segelreise zu gehen. Die Einen gehen, weil ihnen das Erlebnis Meer das wichtigste ist. Sie träumen von vielen Meilen und bewegter See, deren Anforderungen zu meistern sind. Andere besteigen ein Boot, weil sie via Seeweg an einem unbekanntem Ort ankommen und dort einige Zeit verweilen wollen: Seefahrer als Entdecker einer ihnen noch unerschlossenen Welt. Zu dieser Gruppe gehörte die Crew, mit der ich anfangs Mai 2013 als Skipper auf Törn gehen durfte. Einen Törn von Cagliari nach Palermo mit einem Umweg über Tunesien zu planen und durchzuführen ist angesichts der neusten politischen Ereignisse im Mutterland der arabischen Revolution nicht ganz ohne Risiko. Wir gingen dieses Risiko ein und wurden belohnt. Reichhaltig belohnt.

Von der Südspitze Sardinien aus stachen wir in eine vom Maestrale bei 5–6 Bft aufgewühlte See, Kurs SSE. Nach 140 sm auf einem rassistigen Raumschotkurs und 22 Stunden Kampf gegen Seekrankheit gingen wir in der Nähe von Carthago an Land.

«ceterum censeo carthaginem esse delendam»

(im übrigen beantrage ich, dass Carthago dem Erdboden gleichgemacht werden solle)

Manch einem klingt dieser oft zitierte Ausspruch Catos aus dem Lateinunterricht im Gedächtnis nach... Und wir waren plötzlich ganz nah: Carthago, sagenumwobene Hauptstadt des phönizischen Reichs, Hauptkonkurrentin Roms, Heimat Hannibals, einst blühende Handelsmetropole und reichste Stadt am Mittelmeer, zu deren vollständigen Zerstörung die Römer drei Kriege brauchten. Und

was es heißt eine Stadt wie Carthago vollständig dem Erdboden gleichzumachen konnten wir erfahren, nachdem wir unser Schiff in der schmucken Marina von Sidi Bou Said Monsieur Souissi, dem Hafenneister und seinen Untergebenen anvertrauten und uns auf den Weg zur nahegelegenen Haltestelle des Vorortzugs machten, der uns zum Hügel fuhr, auf dem einst die Stadt den Golf von Tunis überblickte. Vieles, selbst die Namen der Haltestellen, erinnert hier an die prunkvolle Zeit der Antike: Amilcar, Hannibal, Salamboo. Wir bestiegen den Hügel und genossen bei strahlend warmer Frühsommersonne die Aussicht über den Golf und hinunter zu den antiken Hafenanlagen, die am Fusse der Stadt einst die mächtige phönizische Handelsflotte beherbergte. Vom phönizischen Carthago ist bis auf einige Grundmauern, einzelne Zisternen und kleine Mosaikbodenflächen nicht mehr viel zu sehen. Umso dankbarer waren wir, als uns ein freundlicher, unaufdringlicher und äusserst sachkundiger Tunesier durch die Ruinen führte und uns die lohnenswerten Stellen zeigte. So nahm er uns hinter eine Abschränkung mit und zeigte uns im freien Gelände einige massive Fundamentmauern, bei denen es auf einem bestimmten Niveau eine deutlich erkennbare Demarkationslinie gibt. Diese zeigt, ab wo die Römer nach der vollständigen Zerstörung des alten phönizischen Carthago ihr eigenes römisches Carthago bauten. Erschreckend: Das neue römische Carthago wurde buchstäblich auf den Trümmern des alten phönizischen oben drauf gebaut. Und so wird deutlich warum es den Römern mit «delendam» ging: die vollständige, rückhaltlose Vernichtung eines Volkes und seiner Kultur. So wurden wir – bei genauer Betrachtung – späte Zeugen eines antiken Holocaust.



LICHT UND SCHATTEN

Am nächsten Tag besuchten wir Tunis. Erneut bestiegen wir den Vorortzug und liessen uns ins Zentrum der Metropole fahren. Die Stadt ist zweigeteilt in einen modernen und einen orientalischen Teil. Wer die Avenue de France hinunterflaniert, vorbei an Cafés, Patisseries und modernen Modegeschäften könnte sich in einer mittelgrossen südfranzösischen Stadt wähnen. Einzig die an strategisch wichtigen Stellen von Stacheldraht umschlossenen Militärfahrzeuge lassen erahnen, dass da etwas nicht ganz stimmt in dieser Stadt. Es herrscht ein labiles Gleichgewicht, eine Spannung liegt in der Luft. Die Beteuerungen einiger Passanten, alles sei ruhig, «pas de soucis», klingt eher nach Beschwörung als nach Überzeugung. Wir tauchten ein in die Medina, den orientalischen Teil. Die Altstadt von Tunis ist ein in sich geschlossener kleiner Mikrokosmos, ein schier unentwirrbares Geflecht aus Gässchen und engen Durchgängen, Souks verschiedenster Art. Souk des femmes, souk de la soie, souk des vêtements, teilweise überdacht, ein fortwährendes Spiel von Tageslicht und Schatten, von beschaulicher Ruhe und hektischem Treiben, von laut rufenden Stimmen und zaghaftem Gemurmel bettelnder Hände. Wir fanden uns mitten im Orient wieder. Tausendundeine Nacht. Wir stiegen auf das Dach eines grossen Teppichgeschäfts und bestaunten eine atemberaubende Aussicht über die Dächer und Moscheetürme der unter uns liegenden weissen Medina. Nach einem köstlichen Mittagessen in einer der zahlreichen Garküchen, in der modern gekleidete Geschäftsleute neben ganzverschleierte Frauen und bärtigen Männern scheinbar konfliktfrei nebeneinander sitzen, setzten wir unseren Bummel fort. Zwei unserer weiblichen Crewmitglieder wurden in einer wenig belebten Seitengasse Opfer einer Attacke von Tagedieben, einer von ihnen wurde eine goldene Halskette vom Hals gerissen. Eine konzentrierte Verfolgung der Strolche blieb erfolglos, da niemand etwas gesehen haben will. Was folgte, war der zermürbende und zeitraubende Kontakt mit der Polizei. Aufnahme eines Protokolls, Beschreibung des Tathergangs und der Täter, Bilder, die uns aus dem Register einschlägig Vorbestrafter gezeigt wurden... all



das fand in einer freundlichen, hilfsbereiten und bemühten Atmosphäre statt. Es gelang, den einen Täter anhand eines Polizeifotos zu identifizieren. Man beteuerte uns, dass man ihn noch heute Abend oder morgen früh schnappen würde. Die Erfolgsquote läge in solchen Fällen bei über 95%. Die Goldkette jedoch, das wussten wir, war längst in den dunklen Winkeln des Labyrinths verschwunden, vielleicht lag sie sogar schon in einem Schmelztiegel. Mit getrüberter Stimmung traten wir unseren Rückweg zurück zur Marina an, wo wir die warme und echt gemeinte Anteilnahme von Herrn Souissi erfuhren.

GENIESSEN UND WEITERFAHREN

Am nächsten Tag wurden wir nach diesem Landfall wieder zu Seefahren. Wir warfen die Leinen los und querten bei leichter Brise den Golf von Tunis. Bei Korbous gingen wir vor Anker und besuchten die heissen Quellen, die dort ganz nah am Ufer aus dem abfallenden Hügel schiessen. Das Wasser hat eine Temperatur von etwa 38° und riecht nach Eisen. Ein Tunesier sass mit seiner kleinen Tochter im durch die Felsen natürlich geformten Badebecken und schmierte ihr Schlamm auf einige von einem Ausschlag befallenen Hautstellen. Wir legten uns dazu und genossen die wohlige mineralische Wärme.

1. Ruinen von Carthago
2. Über den Dächern der Medina
3. Die heissen Quellen bei Korbous
4. In der Medina von Tunis





1. Kelibia: die Einfahrt in den Hafen mit Osmanenkastell
2. Ein Bad im Kratersee auf Pantelleria
3. Pantelleria, der Elefantenkopf
4. Alter Hafen von Favignana, Aegadische Inseln
5. Marina di Giovanni in Palermo

Auf dem Weg zurück zum Schiff passieren wir mit dem Dingi eine Stelle, wo sich auf der Wasseroberfläche das Meer eigenartig kräuselt. Hier fliesst ein Teil der Quelle unterirdisch ins Meer. Der Zufluss liegt jedoch so tief unter der Oberfläche, dass man keinen Temperaturunterschied wahrnimmt. Zurück beim Schiff und nach einem erfrischenden Bad im Meer bei 20° ging es Richtung Norden. Die Thermik bescherte uns wieder etwas Wind und wir steuerten Richtung Sidi Daoud, wo wir über Nacht bleiben wollten. Sidi Daoud ist ein ausschliesslich von Fischern benutzter Hafen, der vor einiger Zeit eine von Japanern betriebene, inzwischen aber stillgelegte Thunfischverarbeitung beherbergte. Jetzt werden von den lokalen Fischern vor allem Sardinen nach Hause gebracht und auf den umliegenden Märkten verkauft. Die Einfahrt zum Hafen ist durch ein Fahrwasser gut betonnt, birgt jedoch im Innern des Hafenbeckens eine grosse Gefahr. Auf dem direkten Weg vom südlichen Wellenbrecher zur Hauptmole befinden sich zwei grosse Felsen auf einer Wassertiefe von 1,8 m unter der Wasseroberfläche. Nur durch äusserst vorsichtiges Herantasten, das Lot ständig im Auge und den Gashebel zum sofortigen Aufstoppen bereit, gelang es uns, ohne Grundberührung den Weg zwischen diesen Felsen hindurch zu finden und weiter hinten in komfortabler Tiefe von 1,3 m unter dem Kiel seitlich an ein Motorboot festzumachen. Nachts kamen unzählige kleinere und grössere Fischkutter in den Hafen und brachten ihren Fang. Das Treiben zog sich bis in den Morgen hin. Trotzdem schliefen wir gut und freuten uns auf den nächsten Tag. Eine genaue Befragung der Fischer ergab für die Ausfahrt am Morgen die exakte Beschreibung der Hindernisse und den Weg um sie herum: nach der Mole südlich halten und in einem

grossen Bogen nordwestlich zurück zum Wellenbrecher. Das Lot zeigte durchgehend 1,1 m unter dem Kiel. Geschäft. Weiter ging es in nordwestlicher Richtung zum Cap Bon, erneut getragen von einer leichten Brise aus NW und ab dem Cap in südlicher Richtung nach Kelibia. Kelibia ist eine mittelgrosse Stadt, deren Wahrzeichen schon von weitem zu sehen ist: ein aus der osmanischen Zeit stammendes Fort. Der Hafen von Kelibia ist gross und wird vor allem von Fischern benutzt. Yachten spielen da eine untergeordnete Rolle. Es gibt einen einzigen engen Steg, an dem man längsseits anlegen kann. Da meistens schon jemand festgemacht hat, bleibt einem nur die Möglichkeit, längsseits im Päckchen zu liegen. Häufig liegen dann drei oder vier Yachten nebeneinander. Das Gewirr wenn der Innere früher als der Äussere ablegen will, ist somit vorprogrammiert. Wir bestiegen das Fort und genossen einmal mehr bei strahlendem Sonnenschein eine überwältigende Aussicht über Stadt und Meer. Ansonsten hat Kelibia touristisch nicht viel zu bieten. Die Stadt ist laut, hektisch und von uncharmanter moderner Architektur. Der Abschied von Tunesien am nächsten Morgen fiel uns dementsprechend nicht besonders schwer. Das Ausklarieren schien zunächst problemlos. Das polizeiliche Einreiseformular, die Zollerklärung und die Pässe wurden aufs Büro gebracht. Etwa eine Stunde später standen die Zollbeamten mit den gestempelten Pässen vor dem Schiff und baten, an Bord kommen zu dürfen. Sie interessierten sich vor allem für tunesische Dinars, die nicht ausgeführt werden dürfen. Das hatten wir nicht bedacht: da die Pässe aber schon abgestempelt und wir faktisch bereits ausgereist waren, durften wir nicht mehr an Land um die Dinars in Euros zu tauschen. Was also tun? Ihnen die Dinars schenken, war der Vorschlag der

Beamten! Aha so läuft das hier... Neben uns lag ein gestrandeter Yachtie, ein heruntergekommener Deutscher, der wohl schon länger da liegt und noch länger da bleiben wird, das Schiff weder fahr- noch segelbereit: ein Gestrandeter wie sie in einigen Häfen anzutreffen sind. Ihm haben wir dann vor den Augen der Zollbeamten die siebzug übrigen Dinars – etwa 35 Franken – geschenkt. So haben wir uns aus Tunesien «freigekauft» und legten ab Kurs 80° Richtung Pantelleria.

ABSCHIED NEHMEN

Was dann folgte, ist schnell erzählt: nach 40 sm betraten wir in Pantelleria wieder europäischen Boden. Dort lagen wir zwei Tage bei 7–8 Bft aus NW und hatten Zeit, uns dieser spannenden Insel zu widmen. Wandern durch die zerklüfteten vulkanischen Uferformationen, die Füße in eine der zahllosen heißen Quellen stecken und baden in einem Kratersee... Alles mit einem Mietauto, da die Wege sonst zu weit gewesen wären. Nachdem sich der Maestrale endlich wieder legte, lösten wir unsere Leinen und machten uns auf nach Sizilien: 62 sm bis nach Marsala, das bedeutete sehr sehr früh aufstehen und das Windfenster nützen. Es drohte neues Ungemach, diesmal aus SW, und was das heisst ist klar: Schirokko! Viel Wind und viel Sand in der Luft, also schlechte Sicht und hohe Seen.

Wir erreichten Sizilien ohne Probleme und waren nach 60 sm sogar noch bereit, etwas weiter nördlich nach Favignana, einer der aegadischen Inseln vor Trapani, zu fahren. Auch hier lohnte sich die Extramühe: ein stilles fast etwas verschlafenes Örtchen mit vielen schönen alten Gassen, einst beherrscht vom Thunfischbaron Florino, der dort die europaweit erste Konservenfabrik errichtete und steinreich wurde. Im alten Hafen liegen kostete nichts. Es gab einen Anleger mit Buganker und Heckleinen.

Den kleinen Ankerkettensalat am nächsten Morgen meisterte die Crew mit grossem Können, so dass wir früh genug weg konnten um zeitig im nächsten Hafen, San Vito lo Capo, an der Nordwestspitze von Sizilien zu sein, bevor der angekündigte Schirokko mit Böen bis zu 9 Bft über uns hereinbrach. Er kam nachts, bescherte uns aber abgesehen von einer schlaflosen Nacht keine Schäden. Und am nächsten Morgen lag die See ölig und diesig mit einem ganz leichten Zug aus N vor uns, als hätte es diese stürmische Nacht nie gegeben.

Die letzte Etappe nach Palermo musste dann zunächst mit der Propellergenau in Angriff genommen werden, erst ab dem Capo Gallo bescherte uns der Windgott noch einmal die schöne Abschlussbrise, mit der wir unser Ziel auf einem schönen Surf erreichten. In der Marina Di Giovanni, direkt bei der Marina Igiea, unterhalb der auf Tuffsteinen gebauten imposanten Villa Igiea im Norden von Palermo, machten wir fest und beendeten unsere spannende und entdeckungsreiche Seereise, die uns mit einem Abstecher auf den afrikanischen Kontinent von Insel zu Insel, grosse und kleine, führte.

Allen meinen Crewmitgliedern die durch ihren Mut und ihre Beharrlichkeit wesentlich zum Gelingen dieses Unternehmens beigetragen haben, sei hier ganz herzlich gedankt.

Beat Knoll

ANGELAUFENE HÄFEN:



Villasimius (Südsardinien beim Capo Carbonara): Wenig charmante Marina mit viel Platz, modernem Pseudo-Luxus, sauberen Duschen und Toiletten. 70 €/Tag für 45 Fuss, Diesel erhältlich.

Sidi Bou Said (am Cap Carthage): Saubere etwas vollgestellte Marina, Port of entry, am Fuss des reizvollen gleichnamigen Ortes, guter und sicherer Ausgangsort für Abstecher nach Carthago und Tunis, für tunesische Verhältnisse brauchbare Sanitäranlagen, Strom, Wasser, Mooringleinen. 45 €/Tag, Diesel erhältlich.

Sidi Daoud (am NE Ende des Golf von Tunis vor Cap Bon): Hafeneinfahrt gut betonntes FW aber gefährliche Untiefen in der Mitte des Hafenbeckens – Skizze auf Anfrage beim Autor erhältlich! – Anlegen längsseits, keine Sanitäranlagen, einfach sortierter Laden, einfaches Café. 5 €/Tag, Diesel erhältlich.

Kelibia (15 sm südlich von Cap Bon): Fischereihafen mit wenig Platz für Yachten, im Päckchen liegen unvermeidlich, keine Sanitäreinrichtungen, Hafen eher dreckig, korrupte Zollbeamte, Port of entry, keine Gebühr bezahlt, Diesel erhältlich.

Pantelleria (Insel im Kanal von Sizilien): sicherer Schutz gegen alle Winde, Mooringleinen, sehr dürftige Sanitäranlagen (sollen erneuert werden). 35 €/Tag. Insel ist für Ausflüge sehr lohnenswert. Die Pantesci sind sehr freundliche und unhektische Menschen. Wenig Tourismus.

Favignana (östlichste der drei aegadischen Inseln): schöner Ort und gutes Essen, etwas Tourismus, keine Sanitäranlagen, am alten Pier ist das Anlegen kostenlos (mit Buganker), am neuen Steg gibt es Moorings, das Liegen kostet dort aber 60 €/Tag...

San Vito lo Capo (Nordwestspitze von Sizilien): grosse Marina mit viel Platz und guten Stegen, Moorings, Sanitäranlagen vorhanden, 70 €/Tag, Nebensaison die Hälfte, Diesel erhältlich.

Palermo Marina di Giovanni (im Norden der Stadt, bei den vielen Kränen, direkt im Becken der Marina Igiea-Aquasanta): schöne Marina, direkt unterhalb der Villa Igiea gelegen, gesäumt von Tuffsteinfelsen, Moorings, sauberes Wasser, Sanitäranlagen, 60 €/Tag, Diesel erhältlich. Mit Bus 731 von Piazza Aquasanta zum Zentrum ca. 30 Min.