

6.
AUFLAGE

ROD UND
LUCINDA HEIKELL

KÜSTENHANDBUCH ITALIEN

VENTIMIGLIA –
BRINDISI MIT SARDINIEN,
SIZILIEN UND MALTA



Edition  Maritim

Rod & Lucinda Heikell
Küstenhandbuch Italien
Ventimiglia - Brindisi, mit
Sardinien, Sizilien und
Malta

Aus dem Englischen von Rudolf
Mast

Edition Maritim

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft.

Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellten Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an reiselektorat@delius-klasing.de. Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter www.delius-klasing.de auf der jeweiligen Produktseite.

© Rod and Lucinda Heikell 2015

Die englische Originalausgabe mit dem Titel »Italian Waters Pilot« erschien 2015 bei Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd., St. Ives, Cambridgeshire.

Die deutsche Ausgabe berücksichtigt die Ergänzung der Autoren zu den Jahren 2020 bis 2021.

6., überarbeitete Auflage 2022

Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen bei Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld; die Veröffentlichung erfolgt unter dem Verlagslabel Edition Maritim.

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-12243-8 (Print)

ISBN 978-3-667-12538-5 (Epub)

Übersetzung: Rudolf Mast

Lektorat: Sigrun Künkele, Christine Siedle, Julia Schaak

Coverfoto Vorderseite: Getty Images/Hans-Peter Merten

Coverfoto Rückseite: Getty Images/Mint Images

Fotos: Rod und Lucinda Heikell, mit Ausnahme von

Anton Stanwix: 223 o., 224 r.; Aquatica Marina: 354 l.; Base Nautica Flavio Gioia: 191; Carlo Delfino: 283 u., 306, 324 o., 336, 342, 346, 350, 352; Casa Bianca Group srl.: 458 l., 458 r.; Clive Vella, MTA: 483, 484 u., 485, 489, 491; David Youngman: 260 o., 421, 432, 433, 434; ENIT: 405 l.; Gino Cianci, FOTOTECA ENIT: 84 o., 154 l.; H Williamson: 429 u.; Kevan Lambourne: 391; La Maddalena National Park: 292 o., 293 o.; Lu Michell: 490 o.; Luisa Bresciani: 431; Marina d'Arechi: 238; Marina degli Aregai SpA: 61; Marina del Nettuno: 385, 402 u.; Marina dell'Etna: 405 r.; Marina di Olbia: 316 u.; Marina di Portorosa: 383; Marina di Ragusa: 420; Marina di Sant'Elmo: 334, 355;

Marina di Scarlino: 151 l.; Marina di Stintino: 274; Marina di Varazze: 75;
Marina Genova Aeroporto: 79; Marina Molo Luise: 212 o.; Marina Porto Antico:
81 o., 81 u.; Marina Porto Lotti: 105 u.; Marina Riva di Traiano: 174 o.; Marina
Villasimius: 330; Mario Galea, MTA: 484 o., 494; MCDM: 145 u., Michele
Pesante, MTA: 492 r.; Jürgen Scicluna, MTA: 495 Mitte; MMA: 487 u.; MTA:
488, 492 l., 493, 495 u.; Paolo Ghirotti, FOTOTECA ENIT: 208 l.; Paul
Donnerup: 303; Roberto Merlo: 56, 59, 76, 77, 84 u., 88, 89 u., 91 o.; Roberto
Soldatini: 440 u., 465, 468; Sandro Bedessi, FOTOTECA ENIT: 188, 365;
Superyacht Services: 137; Vito Arcomano, FOTOTECA ENIT: 89 o., 95, 98, 179
u., 180, 192, 200 u., 208 r., 240 o., 424, 429 o., 464.

Umschlaggestaltung: Felix Kempf, www.fx68.de

Satz: Bernd Pettke • Digitale Dienste, Bielefeld

Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld

Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler
Medien mbH

Das Titelmotiv zeigt Vernazza, Cinque Terre.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das
Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte
weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de

INHALT

Vorwort

Einleitung

Was Sie erwartet

Tipps für die schmale Bordkasse

Reisen nach und in Italien

Versorgungsmöglichkeiten

Einreiseformalitäten

Weitere wichtige Bestimmungen

Allgemeine Informationen

Telekommunikation

Einkaufsmöglichkeiten und Verproviantierung

Essen und Trinken

Meerestiere

Geschichte

Navigation

Klima und Wetter

Seewetterberichte

Sicherheit und Seenotrettung

GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System)

Hinweise zu den Hafentplänen und den Angaben zur
Ansteuerung

Die Ligurische Küste

Die Riviera Ponente

Die Riviera Levante

Der Golf von La Spezia

Die Toskanischen Inseln und die angrenzende Festlandsküste

Die Inseln des Toskanischen Archipels

Die angrenzende Festlandsküste – Marina di Carrara bis Marina di Cala Galera

Das Tyrrhenische Meer

Civitavecchia bis zum Golf von Neapel

Rada di Gaeta

Die Pontinischen Inseln

Yachthäfen am Golf von Neapel

Die Küsten am Golf von Neapel

Die Inseln im Golf von Neapel

Isola d'Ischia

Isola di Capri

Von Capri bis zur Straße von Messina

Die Straße von Messina

Sardinien

Die Nordküste – Isola dell'Asinara bis Capo Ferro

Der Maddalena-Archipel

Die Ostküste – Capo Ferro bis Capo Carbonara

Die Südküste – Capo Carbonara bis Capo Sperone

Die Westküste – Capo Sperone bis Isola dell'Asinara

Golfo di Oristano

Sizilien

Die Nordküste

Die Äolischen Inseln (Isole Eolie)

Die Ostküste

Die Südküste – Porto Palo bis Mazara del Vallo

Isole Pelagie und Isola di Pantelleria

Die Pelagischen Inseln

Die Westküste – Capo Granitola bis Capo San Vito

Die Ägadischen Inseln (Isole Egadi)

Das Ionische Meer
Überfahrt nach Griechenland

Die Südliche Adria

Malta

Register

VORWORT

VORWORT ZUR 1. AUFLAGE

»Am Morgen trieb Gewölk über den Himmel. Fern hob sich blaßblau die Küste Siziliens. Wie herrlich muß es für Odysseus gewesen sein, das Mittelmeer zu befahren und seine Augen all den Schönheiten dieser großartigen Küste zu öffnen. Wie wunderbar, das Schiff in diese zauberischen Häfen hineingleiten zu lassen. Diese Länder haben, wie sie sich so aus der See heben, einen ewigen Morgenglanz. Und immer ist man Odysseus nahe, wenn man sie betrachtet.«

D.H. Lawrence: *Das Meer und Sardinien*

Die meisten Menschen verbindet mit Italien eine Art Hassliebe. Ich erinnere mich noch gut daran, wie ich 1977 in Camerota auf dem italienischen Festland ankam und mich mit meiner Yacht in eine Lücke zwischen zwei Schwertfischtrawlern zwängen musste, die mit ihren Kollegen den Hafen verstopften. »Hier kannst du nicht bleiben«, kommentierte einer der Fischer, »gleich kommt noch ein Kollege von uns, der den Platz braucht.« Ich wurde von Liegeplatz zu Liegeplatz weitergeschickt, und es dauert noch lange, bis ich nach einem langen und ermüdenden Törn endlich in der Koje lag. Als ich am nächsten Morgen an Deck kam, fand ich im Cockpit eine Flasche Wein und einen Fisch - ein Geschenk des Fischers, der mir das Ganze eingebrockt hatte. Dieser besonderen Art von Unberechenbarkeit begegnet man in Italien immer wieder. Die Italiener sind davon überzeugt, im schönsten Land der Welt zu leben, aber es kann passieren, dass sie es

im Brustton der Überzeugung verkünden und gleichzeitig Abfall ins Meer oder aus dem Autofenster werfen. Sie weisen auf einen besonders schönen Küstenabschnitt hin und schwärmen dabei von der neuen monströsen Ferienanlage aus Beton und Glas, obwohl sie die besagte Küste ein für alle Mal verschandelt. Sie ereifern sich, streiten und widersprechen, um sich im nächsten Moment umzudrehen und mit sanfter Stimme um Entschuldigung zu bitten. Sie sind maßlos stolz auf die verbliebenen Relikte aus der Antike, wissen aber kaum etwas darüber. Die Männer sind eingebildet und angeberisch, die Kinder hoffnungslos verwöhnt, die Frauen temperamentvoll und vor allem bildschön. Doch wer Italien verlassen muss, empfindet eine tiefe Wehmut, über die allenfalls die zahlreichen bleibenden Erinnerungen hinwegtrösten. In Camerota blieb ich damals eine ganze Woche, in der ich viel mit den Fischern gesprochen habe. Nachts bin ich mit ihnen hinausgefahren, um ihre Netze auszubringen, und habe die Mahlzeiten mit ihnen verbracht. Der Abschied fiel mir schwer, und bis heute denke ich gern und oft an Alfio, Giorgio und die FABIOLA. Nachdem ich mein Küstenhandbuch über Griechenland geschrieben, zahllose Seiten Korrekturabzüge gelesen und eine weitere Saison Flotillensegeln hinter mir hatte, fragte mein Verleger an, ob ich nicht ein Küstenhandbuch für Italien schreiben wolle. Das war 1981, und am Ende der Saison segelte ich meine Yacht FIDDLERS GREEN nach Athen, verkaufte sie und erwarb ein neues Boot, dessen Namen nach einem neuen Antibiotikum von Ciba-Geigy klang: TETRANORA. Inzwischen weiß ich, dass die Yacht nie anders geheißen hat und sich der Name daraus erklärt, dass es das vierte Boot (Tetra) des Eigners war, der es mit einer Erbschaft von seiner Tante Nora bezahlt hatte. Womit auch das geklärt wäre. Es handelt sich um eine 10 m lange Sloop, 1962 von

Cheverton in Cowes gebaut, die anderen Yachten aus dieser Zeit, etwa der Rustler 31, der North Sea 24 oder der Nicholson 32, nicht unähnlich ist und in etwa die gleichen Vorzüge und Mängel aufweist. Fast gleichzeitig mit dem Boot fand ich eine Crew, eine Sekretärin und eine Freundin, und das alles in einer Person, der entzückenden und entzückend aussehenden Sharon, die an Bord kam, mir half, die Yacht instand zu halten, und die, oft unter widrigen Bedingungen, das Manuskript für dieses Buch tippte. Anfang 1982 legten wir mit den Recherchen an der italienischen Küste los. Wir begannen im Süden, wo das ganze Projekt beinahe in einer Katastrophe geendet hätte: Wir ankerten im Golf von Tarent, als uns ein 15 m langes italienisches Fischerboot, dessen Kapitän vom Licht seiner Scheinwerfer geblendet war, beinahe versenkt hätte. Um 04.00 Uhr in der Früh rammte er uns mit hoher Geschwindigkeit mittschiffs, die Wanten wurden von der Ankerwinde des Kutters sauber durchtrennt. Unter Deck fühlte es sich an wie der freie Fall aus 6 m Höhe, der auf einem Betonboden endet. Im Nu war ich oben und schrie hinter den Fischern her, sie sollten zurückkommen. Was sie auch taten. Der Schaden wurde anstandslos behoben, die zerstörten Wanten wurden durch Draht für die Landwirtschaft und Seilklemmen ersetzt. Wir bekamen derweil körbeweise frischen Fisch, sodass mir, als wir endlich weitersegeln konnten, der bloße Gedanke an Fisch Übelkeit bereitete. Nachdem wir der Küste Richtung Süden gefolgt waren, umrundeten wir Sizilien und segelten weiter nach Elba und an die ligurische Küste. Im Herbst fuhren wir entlang der italienischen Festlandsküste zur Straße von Messina und erreichten im Dezember des Jahres kurz vor einem heftigen Gregale Malta. Hinter uns lag eine lange und anstrengende Saison in vielen Gewässern, und wir waren froh, einen sicheren Hafen gefunden zu haben. Das

herbstliche Wetter war uns nicht gewogen gewesen, und nach 3000 sm sowie endlosen Stunden, in denen wir Karten von italienischen Häfen und Buchten gezeichnet hatten, waren wir ausgelaugt und kaputt.

Nun ist alles, was ich erlebt und gesehen, und auch ein bisschen von dem, was ich dabei gedacht habe, zu Papier gebracht, und es ist an der Zeit, Malta wieder zu verlassen. Wenn ich an das vergangene Jahr, aber auch an länger zurückliegende Aufenthalte in Italien denke, dann fallen mir einige Episoden ein, die für ein wohliges Gefühl sorgen. Italien ist ein Land voller Widersprüche und Besonderheiten, über die man manchmal Tränen lachen muss, die einen aber auch zur Weißglut bringen können. Wer einmal hier war, wird das Land nicht wieder vergessen und dem Moment nachtrauern, in dem er es verlassen musste.

Rod Heikell

Malta, im Juni 1983

VORWORT ZUR 9. AUFLAGE

Eigentlich sollte man davon ausgehen können, dass in Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise, in denen immer mehr Menschen den Gürtel enger schnallen müssen, auch in Italien immer weniger Menschen Gelegenheit haben, ihre Zeit auf dem Wasser zu verbringen und Geld für Boote auszugeben. Zu erwarten wäre ein Einbruch, wenn nicht gar der Zusammenbruch der gesamten Branche. Erstaunlicherweise scheint aber das Gegenteil der Fall zu sein. Italiens Wassersport erlebt einen regelrechten Boom, immer mehr Menschen finden Gefallen am Segeln, neue Marinas entstehen, weitere sind in Planung, italienische Yachten nehmen an allen bedeutenden Regatten nicht nur im Mittelmeer teil. Man könnte glauben, die Italiener

machen der Krise eine lange Nase und amüsieren sich auf dem Wasser.

Diese Entwicklung ist aber auch mit daran Schuld, dass es für alle, die wenig Geld haben, nicht einfacher geworden ist, sich in italienischen Küstengewässern aufzuhalten. So mussten wir bei den Liegegebühren die neue Preiskategorie 6+ für Marinas einführen, die während der Hauptsaison für eine Yacht mit 12 m Länge mehr als 100 € verlangen – pro Nacht, versteht sich. Früher trauten sich das nur wenige Häfen an der Costa Smeralda und der ligurischen Küste, doch die Zeiten haben sich geändert. Viele Marinas, die solche Preise nehmen, sind erst jüngst gebaut worden, und ich nehme an, die Kosten dafür sind inzwischen derart hoch, dass sich die Betreiber gezwungen sehen, deutlich mehr als ihre Kollegen aus älteren Marinas zu verlangen.

Für diese Auflage habe ich für die verschiedenen Seegebiete wieder Informationen zusammengestellt, die unter der Überschrift »Tipps für die schmale Bordkasse« zu finden sind. In der Einleitung und am Beginn jedes Kapitels findet sich jeweils ein Abschnitt, der entsprechende Tipps enthält. Die Angaben stehen allerdings unter Vorbehalt, da sich die Situation vor Ort schnell ändern kann.

Manch Segler mag dem zunehmenden Naturschutz und den damit zusammenhängenden Einschränkungen ablehnend gegenüberstehen, aber in Zeiten, in denen sich immer mehr Menschen auf dem Wasser herumtreiben, halte ich es für unumgänglich, bestimmte Seegebiete sowie deren Tier- und Pflanzenwelt zu schützen. Hemmungslose Überfischung, immer mehr Anker, die den Grund durchpflügen, und giftige Abgase der Schiffsdiesel fügen dem Meer schwere Schäden zu, vom illegalen Verklappen ganz zu schweigen. Die Hoffnung, das Problem ließe sich durch Appelle an die Vernunft aus der Welt schaffen, hat

sich als irrig erwiesen. Deshalb mussten Regierungen Maßnahmen ergreifen. Schutzgebiete einzurichten ist eine davon, und zwar eine, die sich bewährt hat.

Glücklicherweise mussten für diese Neuauflage an Land weniger Veränderungen berücksichtigt werden, die Kosten für Proviant und Essen sind in den letzten fünf Jahren halbwegs stabil geblieben. Und es ist immer noch ein Vergnügen ganz eigener Art, durch die Bäckereien und Metzgereien zu streifen und allerhand Köstlichkeiten an Bord zu tragen, die nicht auf dem Einkaufszettel standen. Die italienische Küche ist immer noch führend, man sollte mit Restaurantbesuchen nicht knauserig sein. Vielleicht sollten wir uns an den Italienern ein Beispiel nehmen und den Untergangsmeldungen mit einer Extraportion Lebensfreude begegnen.

Eine einfache Möglichkeit, einen Törn auch in Revieren erschwinglich zu machen, wo im Sommer Mondpreise verlangt werden, ist es, auf die Vor- und Nachsaison auszuweichen. Noch sind die wenigsten Marinas auf die Idee gekommen, die Hauptsaison künstlich zu verlängern oder eine »Zwischensaison« mit ähnlich hohen Preisen einzuführen. Im April und Mai oder im späten September muss man dafür wesentlich mehr aufs Wetter achten, und manche Ankerplätze erfordern eine erfahrene Hand am Ruder. Es scheint sich der Irrglaube breitzumachen, dass GRIB-Daten genügen, um die Wetterentwicklung der kommenden Tage einschätzen zu können. Dem ist definitiv nicht so. GRIB-Daten werden von Computern für Seegebiete wie das Mittelmeer erstellt, die an große Landmassen grenzen, wo thermische Einflüsse das Wetter nachhaltig beeinflussen. Niemand kann Ihnen garantieren, dass diese Einflüsse in die Computerdaten eingerechnet sind, und sie geben auch keine verlässliche Auskunft über Wetterfronten, Böen und lokale Wetteranomalien. Alte und

mitunter altmodisch wirkende Tugenden und Fähigkeiten wie die Einschätzung der Wetterentwicklung durch den Blick auf eine Wetterkarte und die Interpretation der Isobaren, vor allem der Unregelmäßigkeiten in deren Verlauf, können im Zweifel darüber entscheiden, ob man einen Ankerplatz rechtzeitig verlässt.

Für diese Ausgabe sind wir große Teile der Küste und Inseln des Tyrrhenischen Meers und Teile Siziliens abgesegelt. Bitte vergessen Sie nicht, die jährlichen Nachträge und Korrekturen zu berücksichtigen, die Sie unter www.imray.com im Internet finden.

Zuletzt bleibt eine schlichte Tatsache festzuhalten: Italien ist immer noch Italien. Die Küsten und Inseln sind nach wie vor ein traumhaftes Revier. Wer es sich entgehen lässt, ist selbst schuld.

Rod und Lu Heikell
Cowes 2015

Danksagung

Lu ist und bleibt meine Begleiterin – nicht nur an Bord. Sie hat die Mühe auf sich genommen, die alten Wegpunkte zu überprüfen und neue festzulegen, die Hinweise zur Ansteuerung zu aktualisieren und die Detailkarten zu überarbeiten. Sie ist auf erfrischende Weise pedantisch – und fast so pedantisch wie ich.

Viele Segler haben sich bei uns gemeldet und wertvolle Hinweise gegeben; in Zeiten, in denen es immer schwerer wird, mit der rasanten Entwicklung Schritt zu halten, war uns das eine unverzichtbare Hilfe. Unser Dank gilt daher allen, die uns geschrieben haben, ganz besonders aber David Youngman von der SY GALLOPPER, Tony und Sarah Boas von der SY IONE sowie Anton Stanwix und Bryan Scott von der SY FRENCH MAID, die zu dieser Ausgabe manch scharfsinnigen Tipp und einige wunderbare Fotos

beigesteuert haben. Dank geht auch an Roberto Soldatini, der auf seiner Fahrt durchs Mittelmeer an Bord der von ihm innig geliebten DENEZIA II seine Fotos, seine Zeit und seine Musik mit uns geteilt hat, an Luisa Bresciani, Christine Siedle, Colin Wakins, Ashley Royston, Philip van Zwan an Bord der SY LIMANI MOU, Uwe Wittkamp und Raphael Esteban. Informationen beigetragen haben auch Ian Trail, Toni Front, David und Sue Hall von der SY GUSTO, Phil Hamerton, Bill Salvo von der SY CASCADE II, Ton Verbraak von der SY LUNDE sowie Peter Wuthrich und Joanna Peregrine. Der Nationalpark La Maddalena, Portus Karalis, Marina Villasimius, Marina di Stintino, Marina di Sant'Elmo, Ser-Mar und Aquatica Marina haben alle Fotos und Daten für Sardinien zur Verfügung gestellt. Zum Gelingen beigetragen haben auch Marina di Ragusa, Marina d'Arechi, Marina Genova Aeroporto, Marina Molo Vecchio, Marina di Varazze, Base Nautica Flavio Gioia, Superyacht Services (Viareggio), Marina di Stabia, Marina di Riposto, Cantiere Navale Balsamo und Marina Riva di Traiano. Ihre freundliche Genehmigung, Fotos zu verwenden, gaben die italienische Tourismuszentrale ENIT, der Nationalpark Toskanische Inseln und die Tourismusbehörde von Malta. Unser Dank geht zudem an die Cruiser Association und den Royal Cruising Club. Willie Wilson, Elinor Cole, Isabel Eaton und das ganze Team bei Imray haben unsere Texte und Karten mit viel Kennerschaft und Geduld in druckbare Form gebracht. Die Fehler, die das Buch noch enthält, stammen alle von uns. Wie immer freuen wir uns über Kritik und Anregungen.

Symbole und Abkürzungen in den Plänen

-  Wassertiefe in Metern
-  Gebiet mit Wassertiefe von 1 m und weniger
-  Felsen, weniger als 2 m unter Kartennull
-  Felsen, überspült bzw. in Höhe Kartennull
-  Untiefe oder Felsen mit der angegebenen Wassertiefe
-  Wrack, teilweise über Wasser
-  Wrack
-  gefährliches Wrack
-  Stromwirbel
-  Steinschüttung an einer Mole
-  Felsen, ständig über Wasser
-  Klippen
-  Ankerplatz
-  Ankern verboten
-  Yachtliegeplätze, ohne bes. Einrichtungen
-  Yachthafen, Marina
-  Kirche
-  Moschee
-  Windmühle
-  Schornstein
-  Kastell, Festung
-  Flughafen
-  Ruinen
-  Häuser, Gebäude
-  Hafenamtsamt, Hafenmeister
-  Einklarierung
-  Zoll
-  Wegpunkt
-  Travellift
-  Dusche
-  Wasser
-  Strom

-  Treibstoff
-  Postamt
-  Touristbüro
-  Pinie
-  Laubbäume
-  Gastliegeplätze
-  Fischzucht
-  Windrad
-  Kran
-  Yachtliegeplatz
-  einheimische Boote (meist untief oder reserviert)
-  Bake
-  Backbord-Fahrwassertonne
-  Steuerbord-Fahrwassertonne
-  Steuerbord-Fahrwasserbake
-  Festmachetonne

Leuchtfeuer und Meeresgrund

-  Feuer
-  Leuchtturm
- F** Festfeuer
- FI** Blitzfeuer
- FI(2)** Blitzfeuer in Gruppen
- Oc** Unterbrochenes Feuer
- R** Rot
- G** Grün
- W** Weiß
- M** Seemeilen
- S** Sand
- M** Schlick
- Wd** Seegras
- R** Fels

B = in der Nähe oder wird von einem Tanker gebracht
O = nicht erhältlich oder nur begrenzt

Wasser

A = am Kai

B = in der Nähe oder wird von einem Tanker gebracht

O = nicht erhältlich oder nur begrenzt

Lebensmittel

A = hervorragend

B = alle Grundnahrungsmittel sind erhältlich

C = mageres Angebot

O = keine/nicht erhältlich

Restaurants

A = hervorragendes Angebot

B = durchschnittliches Angebot

C = mäßiges Angebot

O = nicht vorhanden

Hinweis: Diese Angaben sagen nichts über die Qualität der Restaurants aus, sondern beziehen sich allein auf deren Anzahl.

Hafenpläne

Detailkarte zu jedem Hafen

Liegegebühren

Die Preise verstehen sich pro Tag in der Hochsaison und eine Yacht von 12 m Länge. Für kleinere und größere Yachten gelten entsprechend andere Preise.

1 = keine Liegegebühr

2 = geringe Liegegebühren, unter 25 €

3 = mittlere Liegegebühren, 25-40 €

4 = gehobene Liegegebühren, 41-55 €

5 = hohe Liegegebühren, 56-70 €

6 = sehr hohe Liegegebühren, 70-100 €

6+ = extrem hohe Liegegebühren, über 100 €

EINLEITUNG

WAS SIE ERWARTET

Geografie

Italien ist eine gut 800 km lange Halbinsel im Mittelmeer, die von den Alpen Richtung SE verläuft. Auf der W-Seite liegen das Ligurische und das Tyrrhenische Meer, im S das Ionische Meer und im E das Adriatische Meer, kurz Adria genannt. Ebenfalls zur Republik Italien gehören Sardinien und Sizilien, die beiden größten Inseln des Mittelmeers. Sie liegen vor der W-Küste Italiens. Das Rückgrat der Halbinsel wird vom Apennin gebildet, einem Gebirge, das bis zu den Bergen Kalabriens und Siziliens reicht.

Die ligurische Küste (auch italienische Riviera genannt) erstreckt sich von der französischen Grenze bis zur Mündung des Magra. Dahinter erheben sich steil die Alpen. Genua, Italiens größter Handelshafen, teilt die Küste in die Riviera Ponente (N) und die Riviera Levante (E).

Die wichtigsten toskanischen Inseln sind Capraia, Elba, Pianosa, Giglio und Montecristo. Sie sind Teil des Meeresschutzgebiets Toskanisches Archipel. Die Festlandsküste ist hier vergleichsweise flach.

Das Tyrrhenische Meer erstreckt sich von Civitavecchia bis Reggio Calabria in der Straße von Messina. Es gibt eine Reihe vorgelagerter Inseln: Ventotene, Ponza, Ischia, Capraia, Procida und Capri. An der Küste liegen Rom und Neapel.

Sardinien ist die zweitgrößte Insel im Mittelmeer. Sie schließt sich S-lich an Korsika an. Ganz im Norden der Insel liegen der Nationalpark des Archipels von La Maddalena und die Costa Smeralda, wo man in geringer Entfernung eine Vielzahl von Häfen und Marinas findet.

Sizilien, die größte Insel des Mittelmeers, liegt jenseits der Straße von Messina vor der Stiefelspitze Italiens. Der rauchende Krater des Ätna, Europas aktivstem Vulkan, dominiert die E-Seite der Insel. Rund um Sizilien gibt es eine Vielzahl kleinerer Inseln: im N Ustica und die Äolischen Inseln, im W die Ägadischen Inseln, jenseits der Straße von Sizilien, nicht weit vor der tunesischen Küste, Pantelleria und die Pelagischen Inseln.

Das Ionische Meer hat wohl die am wenigsten entwickelte Küste Italiens. Hier gibt es nur wenige Marinas und Häfen. Das ändert sich erst im Golf von Tarent und vor allem an der Rückseite des italienischen Stiefels, im Adriatischen Meer.

Der Maltesische Archipel besteht aus den Inseln Malta, Gozo, Comino, Cominotto und Filfla. Er liegt etwa 60 km vor der SE-lichen Spitze Siziliens und ist wegen seiner strategisch wichtigen Lage seit grauer Vorzeit begehrt.

Kultur

Malerei, Oper, das Kino, Architektur, die Geschichte, das Essen und die Sprache – all das zusammen wird unter dem Begriff »Bel Paese« gefasst. So nennen die Italiener ihr Land, um damit zum Ausdruck zu bringen, dass sich hier eine ganz eigene Kultur entwickelt hat, die sich von der der Nachbarn deutlich unterscheidet. Das bunte Treiben in den Straßen, die sensationelle Küche und faszinierenden Landschaften sind weitere Gründe dafür, dass die Heimat des Cappuccino bei Gästen aus aller Welt so beliebt ist.

Marina, Marine und Häfen

Wenn man beim Blick auf die Karte die zahllosen Einträge entdeckt, die auf »Marina« und »Marine« enden, kann man schon mal durcheinanderkommen. Das Wort »Marina« (weniger oft dessen Plural »Marine«) wird an den Namen eines Orts angehängt, wenn dieser an der Küste liegt. Meist ist es so, dass der Hauptort im Hinterland und der »Satellit« direkt am Wasser liegt. Nicht immer, aber meistens gibt es dort einen Hafen oder einen Anleger für die Boote Einheimischer. An der S-Küste Italiens finden sich beispielsweise die Orte Palizzo Marina, Brancaleone Marina und Bovalino Marina, wo es entweder keinen brauchbaren oder gar keinen Hafen gibt. Unmittelbar N-lich von Crotone liegen Ciro Marina und Cariati Marina, und dort gibt es jeweils einen Fischerhafen.

Wer auf die Karte schaut und solche Namen entdeckt, sollte also nicht denken, dass es in Italien eine Unmenge von Häfen gibt, die in diesem Buch nicht erwähnt sind. Das Gegenteil ist der Fall: Ich habe mich bemüht, alle für Yachten interessanten Häfen aufzunehmen.

Marinas, Häfen und Ankerplätze

In den letzten Jahren sind an der Küste Italiens viele neue Marinas gebaut worden, die das ohnehin große Angebot ergänzen. Weitere sind im Bau oder in Planung. Die Italiener verstehen sich darauf, ein solches Projekt in kürzester Zeit auf die Beine zu stellen. Vom ersten Spatenstich bis zur Fertigstellung dauert es oft nur drei bis vier Jahre. Die meisten Yachthäfen bieten eine erstklassige Infrastruktur, zu der Duschen und Toiletten, Strom- und Wasseranschluss sowie TV und Internet gehören. Angeschlossen sind oft kleinere oder größere Werften, die Yachten aus dem Wasser heben und reparieren können, sowie Niederlassungen von namhaften Ausrüstern.

Vergleiche dazu auch den Abschnitt »Aufslippen« weiter unten.

Handelshäfen verfügen oft über einen Bereich, in dem Yachten liegen können. Das kann der gepflegte Steg eines gut organisierten Yachtclubs sein, aber auch nur ein Eckchen auf der Innenseite eines Wellenbrechers, um das man sich mit Fischern streiten muss. Einige Häfen an der W-Küste neigen zum Versanden und müssen jedes Frühjahr ausgebaggert und von den Eintragungen der Winterstürme befreit werden.

Schöne und zugleich sichere Ankerplätze sind überall zu finden, auch wenn gelegentlich Fischaufzuchtanlagen, Muringfelder oder Naturschutzauflagen den Aufenthalt erschweren. In Italien gibt es mittlerweile 30 Meeresschutzgebiete und zwei Nationalparks, zu denen auch die angrenzenden Küstengewässer gehören. Vorschriften und Einschränkungen, die das Befahren, das Ankern, Schwimmen oder Tauchen betreffen, sind im Abschnitt »Weitere wichtige Bestimmungen« zu finden.

Yachtclubs

In vielen Häfen haben sich Yachtclubs angesiedelt, die einen Teil des Hafens verwalten und ihren Mitgliedern eine Infrastruktur zur Verfügung stellen. Die meisten bieten Liegeplätze auch für Gäste an und erheben dafür eine Gebühr. Man sollte aber nicht dasselbe Maß an Gastfreundschaft erwarten, wie man es von zu Hause möglicherweise gewöhnt ist. Die Clubs unterscheiden sich oft so sehr wie ihr Angebot, das von einfachster Ausstattung mit einem kargen Büro und einer kalten Dusche bis zu luxuriösen Einrichtungen mit allen erdenklichen Dienstleistungen reicht. Von solchen Clubs fühlen sich oft Menschen angezogen, die nie aufs Wasser gehen, sondern ihr Ansehen mehren und im Klubhaus einen

Drink oder ein gutes Abendessen genießen wollen. Wenn ein Yachtclub Gäste willkommen heißt, sollte man das zu würdigen wissen.

Ormeggiatori

Hinter diesem italienischen Ausdruck verbergen sich Menschen, die man auf Deutsch wahrscheinlich Festmacher nennen würde. Ihre Funktion ist damit aber nur unzureichend beschrieben. Denn außer dass sie beim Anlegen helfen, kümmern sie sich auch noch um Treibstoff und Wasser, bei Bedarf sorgen sie auch dafür, dass eine Yacht wieder auf Hochglanz gebracht wird. In vielen italienischen Häfen verwalten Zusammenschlüsse solcher Ormeggiatori einige Liegeplätze, für deren Benutzung sie eine Gebühr erheben. Und weil sie den entsprechenden Platz offiziell gemietet oder gepachtet haben, ist das ein völlig legales Geschäft.

Es gibt aber auch Ormeggiatori, die keine Liegeplätze verwalten und folglich auch keine vergeben können. Ein italienischer Freund von mir nennt sie »kleine Mafiosi«. Hat ein Yachteigner mit ihnen zu tun, steht er vor der Frage, ob er sie bezahlen soll oder nicht. Die Entscheidung ist nicht immer leicht, denn wenn man sich weigert, für einen Liegeplatz zu bezahlen, wird man möglicherweise beim Bunkern von Wasser zur Kasse gebeten - und zwar kräftig. Es kann aber noch schlimmer kommen, denn mitunter arbeiten diese selbst ernannten Ormeggiatori mit der Hafenzentrale zusammen, die sich am störrischen Eigner schadlos halten könnte. Rat ist hier teuer, und ein bisschen muss man seinem Gefühl für die Situation vertrauen. Zu empfehlen ist aber, sich mit diesen Menschen gut zu stellen.

Gastliegeplätze

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, verfügen die in diesem Buch beschriebenen Häfen und Marinas über Gastliegeplätze - einige mehrere Hundert, andere nur eine Handvoll. In der Hauptsaison herrscht oft Unmut darüber, dass viele Häfen überlaufen sind und es keine freien Plätze gibt. Manche fragen sich bereits, ob diese Plätze möglicherweise nur auf dem Papier existieren. In diesem Buch sind daher nur solche Plätze aufgeführt, die von den Marinas selbst genannt wurden. Als Faustregel kann man davon ausgehen, dass 10 % der Liegeplätze für Gäste gedacht sind.

Bedenken sollte man aber, dass zu den Gästen nicht nur Segler aus anderen Ländern, sondern auch Italiener gehören, die in einer anderen Region zu Hause sind. Das mag nach einer Binsenweisheit klingen, hat aber zur Folge, dass sich jede Yacht an solche Plätze legen kann, die in der fraglichen Marina keinen Dauerliegeplatz hat. Hinzu kommt, dass Italiener die Angewohnheit haben, ihre Yacht während der Hochsaison zwei bis drei Monate in einer fremden Marina liegen zu lassen. In dieser Zeit belegt der Eigner also einen der kostbaren Gastliegeplätze, während der eigene, heimische (und meist teure) ungenutzt bleibt. Es liegt auf der Hand, dass wenige solcher Eigner genügen, um einen beliebten Hafen während der Hauptsaison dichtzumachen.

Ich habe aber die Erfahrung gemacht, dass die Betreiber der Marinas bestrebt sind, nach Möglichkeit alle Wünsche nach einem Liegeplatz zu erfüllen, selbst wenn es sehr eng wird und sie dafür kleine Wunder vollbringen müssen. Wer kann, sollte in Häfen, die bekanntermaßen beliebt sind, vorher einen Platz reservieren. Und wer eine Woche oder länger bleiben will, sollte das weit im Voraus tun. Viele Marinas bieten auf ihrer Internetseite ein entsprechendes Formular an, das das Verfahren erheblich erleichtert. Eine

andere Möglichkeit ist es, zwischen Mitte Juni und Mitte September bestimmte Seegebiete zu meiden. Im Juli und August sind die Riviera rund um La Spezia, die toskanischen Inseln, Ponza, die Bucht von Neapel, die Liparischen Inseln und das N-liche Sardinien heillos überlaufen. Wer dort in der Hochsaison einen Liegeplatz sucht, sollte nicht den Hafenmeister dafür verantwortlich machen, wenn er keinen findet.

Gebühren

In allen Marinas und den meisten Häfen wird eine Liegegebühr erhoben. Die in diesem Buch genannten Preiskategorien geben die Kosten in der Hochsaison wieder, die von Anfang Juli bis Ende August reicht. Die meisten Yachthäfen haben auch Tarife für die Nebensaison, zu denen die Monate Mai und Juni sowie September und Oktober gehören. Dann fallen die Preise um etwa 30 %, in der Vor- und Nachsaison auch um 60 %. Manche Marinas verlangen aber auch während der gesamten Saison die maximale Gebühr. Vielerorts erhalten Langzeitlieger einen Rabatt (sofern sie einen Liegeplatz bekommen). Im Winter fallen die Preise drastisch. Selbst in den beliebtesten Marinas der Riviera und der Toskana kann ein Liegeplatz für den Winter erstaunlich preiswert sein. Und hier ist man allemal besser aufgehoben als in einer der kommerziellen Marinas, die im Winter wie ausgestorben sind.

Ankern

Fast überall, wo man ankern kann, kann man das kostenlos tun. In manchen Buchten liegen an den besten Plätzen aber gebührenpflichtige Murings aus. Wie hoch diese Gebühr ist, variiert, aber in der Hochsaison kann es sehr teuer werden. Manch geeigneter Ankerplatz leidet darunter, dass ein Teil als Badezone abgeteilt ist. Dann muss man weiter draußen ankern, wo der Schutz schlechter ist und man deutlich mehr Kette stecken muss.

Wer ankern will, muss von Stränden mindestens 200 m Abstand halten, von der übrigen Küste mindestens 100 m. Oft und vor allem in der Hochsaison ist zu erleben, dass diese Regel nicht eingehalten wird, sie hat aber Gesetzeskraft, Zuwiderhandlungen werden zunehmend verfolgt und mit Strafen von bis zu 350 € geahndet.

Wer ankert, sollte die Wind- und Wetterbedingungen genau einschätzen können und einen Ausweichhafen in petto haben. Die im Buch genannten vorherrschenden Windrichtungen beziehen sich auf gutes Wetter. Schon eine kleine Beule in den Isobaren für das jeweilige Seegebiet genügt, um das Windsystem durcheinanderzubringen. Wenn ein Ankerplatz zu gefährlich wird, weil der Wind zunimmt oder sich die Windrichtung ändert, muss man einen Plan parat haben und einen Hafen kennen, in den man sich in Sicherheit bringen kann. Das erfordert Vorbereitung. Wenn möglich sucht man sich mehrere Nothäfen für verschiedene Windrichtungen aus, um im Falle eines Falles nicht gegen den Wind anknüpfeln zu müssen.

Wer ankern will, braucht ein vernünftiges Ankergeschirr. Es gibt Anker in verschiedenen Formen und Gewichten. Um ein paar Beispiele zu nennen: Für meine Yacht SEVEN TENTHS (36 Fuß, 7,5 t Leergewicht) haben wir einen 16 kg schweren CQR-Anker verwendet, an dem 60 m einer 8-mm-Kette und 30 m einer 14-mm-Leine hingen. Auf der SKYLAX (46 Fuß, 14 t Leergewicht) kam ein Delta-Anker mit 80 m Kettenvorlauf (10 mm) und einer 25 m langen Trosse (16 mm) zum Einsatz. Zusätzlich habe ich stets einen Fortress-Anker an Bord, dessen Gewicht auf die Yacht abgestimmt ist: 4,5 kg waren es auf der SEVEN TENTHS, 9,5 kg sind es auf der SKYLAX. Viel Kette braucht dieser Anker nicht, ich belasse es bei 2–3 m, ergänzt um 35 m Trosse passender Stärke. Der Vorteil eines Aluminiumankers wie dem Fortress besteht darin, dass man ihn gut ins Dingi heben und an die gewünschte Stelle bringen kann. Als Hauptanker sollte man weder ihn noch einen Danforth-Anker verwenden, weil er beim Schwoien leicht durch die Ankerkette beschädigt oder ausgerissen werden kann.

Die angegebenen Liegegebühren sind so aktuell wie möglich, trotzdem ist von einer jährlichen Teuerungsrate auszugehen. In den meisten Häfen dürfte die Liegegebühr daher um eine halbe oder eine ganze Stufe gestiegen sein. Weiterhin gilt jedoch, dass man in vielen Häfen außerhalb der Hochsaison (Juli/August) weitaus günstiger liegt.

Die Preise verstehen sich pro Tag und für Yachten bis 12 m Lüa:

Preiskategorie 1: keine Liegegebühr

Preiskategorie 2: kaum Liegegebühren, unter 25 €

Preiskategorie 3: geringe Liegegebühren, 25–40 €

Preiskategorie 4: mittlere Liegegebühren, 41-55 €

Preiskategorie 5: gehobene Liegegebühren, 56-70 €

Preiskategorie 6: hohe Liegegebühren, 70-100 €

Preiskategorie 6+: extrem hohe Liegegebühren, über 100 €

Wer mit seiner Yacht länger in einer bestimmten Marina bleiben will, sollte per Telefon oder E-Mail Kontakt aufnehmen und nach einem Komplettpreis für den gewünschten Zeitraum fragen. Wer sich in dem Seegebiet aufhält, sollte sich bei anderen Seglern umhören, wie viel ein Liegeplatz in den Marinas, die man ansteuern will, kostet.

Alle öffentlichen Häfen (Porto Comunale) sind dazu verpflichtet, Yachten in einem bestimmten Abschnitt des Kais einen Liegeplatz für eine Nacht anzubieten, ohne eine Gebühr zu erheben. Dieser Verpflichtung kommen sie nicht immer nach. In den letzten Jahren sind dafür einige Marinas an der ligurischen Küste dazu übergegangen, kostenlose Liegeplätze für eine Nacht anzubieten. Man sollte jedoch nicht darauf zählen und in keinem Fall darauf bestehen. Im Zweifel wird man einfach weggeschickt und steht ganz ohne Liegeplatz da. Dann hilft es auch nichts mehr, wenn man seinem Gegenüber doch noch Geld anbietet. Vergleiche dazu den Abschnitt über die Ormeggiatori.

Teuer sind die Liegeplätze auch in der S-lichen Hälfte der Riviera, vor allem rund um Rapallo, in der Umgebung von Rom und Neapel sowie im N und NE von Sardinien. Doch auch hier kann man im Sommer oft auf preiswertere Marinas oder gar Ankerbuchten ausweichen, um sich die berühmten, aber teuren Urlaubsgegenden anzusehen, wenn die Hochsaison vorbei ist. Weniger voll ist es dort dann auch.

TIPPS FÜR DIE SCHMALE BORDKASSE

Allgemeines

Im Hochsommer kann es in einigen Regionen Italiens sehr teuer werden.

Grundsätzlich ist das Ankern bis 200 m vor dem Strand beziehungsweise bis 100 m vor der Küste verboten. Insbesondere während der Hochsaison wird diese Bestimmung von vielen Seglern ignoriert. Sie ist aber Gesetz, dessen Einhaltung zunehmend kontrolliert wird. Verstöße können mit Geldbußen bis 350 € geahndet werden.

Die Preise in den Häfen ändern sich von Jahr zu Jahr (auch ohne Einfluss der Inflation), und auch die Festlegung des Beginns und des Endes von Neben-, Vor- und Hauptsaison variiert. Wer sichergehen will, muss sich auf den Internetseiten der Marinas erkundigen – sofern sie denn eine haben und sie regelmäßig aktualisieren. Wer etwas Italienisch spricht, kann auch zum Telefon greifen und anrufen. Manchmal kommt man auch mit Englisch oder einer anderen Fremdsprache weiter. In allen Häfen, in denen die Liegeplätze von Ormeggiatori verwaltet werden, ist es wichtig, sich telefonisch oder per E-Mail anzukündigen.

Ich empfehle die vorherige Recherche im Internet. Dann kann man die Route nach den Preisen für die Marinas und der Anzahl der Ankerplätze festlegen. So kann man in der Vorsaison an der ligurischen Küste segeln und im Lauf der Hauptsaison Korsika und Sardinien erreichen, wo es genügend geeignete Ankerbuchten gibt, sodass man die teuren Marinas gar nicht anlaufen muss. Geht die Hauptsaison zu Ende, kann man zur Festlandsküste zurück und weiter Richtung S segeln. Wer wenig Geld zur Verfügung hat, sollte sich während der Hochsaison nicht in Revieren aufhalten, in denen es zu kommerziellen Marinas oder von Ormeggiatori verwalteten Liegeplätzen keine

Alternative gibt. Das sollte man sich, wenn überhaupt, für die Neben- oder noch besser die Vor- und Nachsaison aufsparen.



In einigen Häfen gibt es eine sogenannte Banchina di Transito. Dabei handelt es sich um Liegeplätze für »Durchreisende«, also Gäste, die nur eine Nacht bleiben wollen. Dort zahlt man entweder keine oder nur eine