

Die Côte d'Azur ist ein herrliches Revier. Allerdings: Ihr Ruf zu Zeiten der Hochsaison könnte besser sein. Voll, teuer, laut, mäkeln die Kritiker. Jederzeit ein Hochgenuss, schwärmen aber ihre Fans. Wer hat Recht?

# Sommer-*Experiment*





Nizza, der Ausgangspunkt der Reise. Vom angesagten Mistral ist hier noch nichts zu spüren

**O**h, là là! Südfrankreich, die Côte d'Azur, einer der mondänsten und glamourösesten Küstenabschnitte auf Erden: Monaco, Cannes, Nizza, St. Tropez, Antibes. Hier trifft sich die Haute Volée. Es bedarf keiner hellseherischen Fähigkeiten, um die vollen Häfen, die teuren Liegegebühren, den Ankersalat in Buchten, die Masse der Superyachten und den Jetset mit Jetski vorauszuahnen. Zumal: Es ist Ende Juni. Hochsaison.

Aber andererseits: Nichts hält sich hartnäckiger als ein Vorurteil. Mal schauen und sich überraschen lassen, ob es zu Beginn der Hauptsegelzeit in Südfrankreich wirklich so ist, wie in Seglerkreisen gemunkelt wird.

Der Oneway-Törn für das Experiment beginnt in Nizza, mit einer Vorhersage, die nicht in die Rubrik „Wunsch-

wetter“ fällt: 6 Beaufort aus West, in Böen bis 8. Mistral, für den Auftakt recht happig. Nur komisch, dass die Crew der Dufour „Blanc Bleu“ trotzdem schwitzt. Im alten Stadthafen von Nizza steht die Luft. Schatten gibt es nur unter dem Bimini. Zwar kann man sich Schlimmeres vorstellen als in Nizza einzuwehen, aber die Zivilisationsgestressten zieht es hinaus aufs offene Meer. Lieber in einer Bucht der Brandung lauschen als dem wahnsinnigen Verkehr. Und so dicke wird es schon nicht kommen. Irgendwo stand zu lesen, dass die französischen Meteorologen immer etwas übertreiben, um kritische Situationen auf See zu verhindern. Denn im Hafen von Nizza gibt es auch – oh Wunder – eine Menge sehr kleiner Badeboote.

Kaum dass das Hafenbecken, die Korsikafähre, der Verkehr, die Hitze achteraus bleiben, kommt die Brise





auf. Das Groß ist eben durchgesetzt, da muss es ordentlich gerefft werden. Die angesagte Windstärke ist schnell erreicht. Umdrehen? Wäre eine Möglichkeit. Andererseits liegt das berühmte Kap Ferrat um die Ecke, wo sich in Lee der Villa Rothschild ankern lässt. Jedenfalls theoretisch. Praktisch stellt sich heraus, dass die sandigsten Stellen in Ufernähe durch gelbe Tonnen für Schwimmer und Schnorchler großflächig reserviert sind. Fehlt nur das Schild: Segler müssen leider draußen bleiben. Eine neue Erfahrung. Und dort, wo das Ankern erlaubt ist, hat es das Geschirr mit schlecht haltendem Seegras zu tun. Ein

Overnight-Stopp kommt nach mehreren Fehlversuchen nicht in Frage.

Die Crew der „Blanc Bleu“ kreuzt zurück in die Rade de Villefranche. Die erste Yacht hat es auf eine Mole geweht. Sämtliche Murings und Ankerplätze sind belegt, die Alternativen sind zu kabbelig oder das Wasser schlicht zu tief zum Ankern. Also doch in den Hafen. In Villefranche erweist eine kleine Hafenrundfahrt, dass eine Lücke leider nicht zu finden ist. Es gibt eindeutig mehr Decks- als Wasserflächen. Und das, obwohl die Ferien in Frankreich erst am kommenden Wochenende beginnen. ▷

*Im alten Stadthafen steht die Luft*



Also zurück auf die andere Seite vom Kap Ferrat. Ein paar Yachten haben sich zur allgemeinen Erleichterung inzwischen verkrümelte. In einer Bucht, umgeben von wunderbaren, beneidenswerten Villen, findet sich ein sandiger Platz. Der Anker fällt und hält. Doch so recht wollen Entspannung und Müßiggang nicht aufkommen.

Der Wind nämlich bläst, wie bei einer Schubumkehr, plötzlich aus der Gegenrichtung, aus Osten, und steht jetzt genau auf unsere Bucht. Die ersten Crews vollziehen hektische Manöver, ihre Yachten drohen in die Badeabsperrung zu geraten. Bloß raus hier und rein in die nächste Bucht.

Gegen Abend beruhigt sich die Brise. Einzig die alte Welle treibt einem den Schlaf aus. Nach einer durchgeschaukelten Nacht ist nicht ganz klar, wer eigentlich am hohläugigsten aus der Wäsche schaut.

Ein gewaltiger Kreuzfahrer versperrt die Sicht aufs Meer, die „Brilliance of the Seas“. Nichts wie weg. Hö-

here Gewalt und zu viele Touristen vermiesen den dreien an Bord den Landgang.

Die gute Nachricht: Der Wind ist segelbar geworden. Schnell noch die Baguettes vom Vortag aufgebacken und ab, mit Kurs auf Antibes.

In der Luft ist noch mehr los als auf dem Wasser. Im Minutentakt gehen die Flugzeuge über der dicht bebauten Küste nieder. Die 15 Seemeilen sind schnell geschafft. Unterhalb der alten Festungsmauer rauscht Punkt 13 Uhr der Anker auf Tiefe. Vorm Einlaufen in den Hafen empfiehlt es sich, noch vom Wasser aus ein bisschen Baywatch zu spielen.

Erst gegen Nachmittag, als die größte Hitze überstanden ist, steht der Landgang auf dem Programm. Der nautische Reiseführer berichtet von 1700 Liegeplätzen in Antibes, 170 davon für Gastschiffe reserviert. Im Vorbecken, gleich hinter der Mole, liegen die Superyachten. Ein 12-Meter-Schiff taugt da bestenfalls zum Tender. Auf

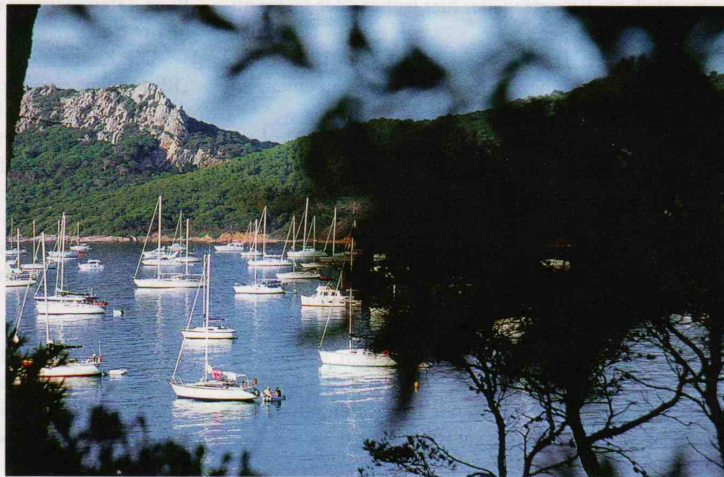




## Hier kommt ein Hauch von **Karibik** auf

**Yachten mit Normalmaß ankern vor Porquerolles in einer geschützten Bucht. Herrliche, unverbaute Landschaft – es ist, als sei man endlich angekommen**

**Megayachten bestimmen das Bild in St. Tropez. Die „Blanc Bleu“ sucht vergeblich eine Lücke. Ein Liegeplatz? „Non!“**



Kanal 9 wird, sehr höflich, der Hafenmeister in akzentfreiem Französisch gefragt, ob er einen Platz frei hat. Die schroffe Antwort ermuntert: Der Hafen sei „complet“. Ende der Durchsage.

„Was ist das denn? Der kann uns doch nicht rausschmeißen. Wo gibt's denn so was?“, wird sich an Bord echauffert. „Das würde in Dänemark nie passieren! Egal wie voll es ist.“ Schlimmer noch: Der Hafenmeister lügt. Beim Einlaufen lässt sich durchaus der eine oder andere freie Liegeplatz ausmachen. Also: Selbst ist der Segler. Aber schon bei der vorsichtigen Ansteuerung pöbelt der Hafenchef von der Pier aus: Wir sollen uns gefälligst vom Acker machen, schließlich gebe es noch 700 andere Marinas an der Côte d'Azur.

Ach ja! Und ausgerechnet in einer der größten ist angeblich kein Platz. Hat man Töne? Da schwillt einem der Kamm. Doch was soll's, es bleibt keine Wahl. Ein Himmelreich für einen ruhigen Ankerplatz.

Kurs Sonnenuntergang. Leider bewahrheitet sich der Wetterbericht schon gleich hinter dem Cap d'Antibes. Die Dufour legt sich mächtig auf die Backe, und die Ausläufer des Mistral zwingen die Crew nach wenigen Kreuzschlägen in die Knie. Sie kapituliert und bleibt mit einigen anderen Yachten auf Reede vor Antibes. Ein Landtrupp holt mit dem Dingi eine Pizza. So klingt der Abend doch noch sehr versöhnlich aus.

Tags darauf ist auf der anderen Seite des Kaps ein kurzer Stopp geplant, zur Proviantnahme in Gallice Juan les Pins. Der Hafen, was Wunder, ist voll. Empfangspier,

Tankstelle – alles belegt. Den letzten Platz schnappt ein XL-Dingi mit Teakdeck weg. Also Landfall vom Wasser aus. Wo man auch hinschaut: gelbe Tonnen. Das Bild erinnert an einen maritimen Verkehrskindergarten. Aber Jetski, Bananaboote, Wasserski, Surfer, Kitesurfer machen sich nun mal nicht gut im Dickicht der Badegäste.

Nach zehn Minuten kommen die Mitsegler frustriert zurück. Sie dürften nicht an den Strand, heißt es, alles privat. Ein simpler Baguettekauf wird zum Kraftakt. Verflucht, pardon! Am Ende sind alle so gestresst, dass keiner mehr Lust hat, Cannes anzulaufen.

Dann lieber zur vorgelagerten Ile Ste. Marguerite und zur Klosterinsel St. Honorat. Der erste wirklich schöne Platz dieser Reise. Zwischen den Inseln findet sich ein herrlicher Ankergrund. Die beachtliche Strömung sorgt dafür, dass das türkise Wasser so klar bleibt. Ein Hauch von Karibik kommt auf. Keine Frage, hier lässt es sich aushalten. Schon allein deshalb, weil der Besuch eines der einflussreichsten Klöster Frankreichs Pflicht ist.

Abends ist man fast allein auf der Insel. Und die klösterliche Ruhe wirkt nach all dem Gewusel tagsüber regelrecht erlösend.

Für den folgenden Nachmittag steht das schillernde St. Tropez auf dem Programm, eine der Hauptattraktionen an der Côte d'Azur. Offenbar nicht nur für die Crew der „Blanc Bleu“. Schon Meilen vorher wähnt sich der Segler in einem Verkehrstrennungsgebiet. Immer wieder überholen dicke Motoryachten. Und mittendrin, auf hoher See, das Grauen: Schwärme von Jetski, dieser >

schlimmsten aller Erfindungen. Selbst in der Luft geht es buchstäblich hoch her: Ein Helikopter fliegt wie eine Schmeißfliege die protzigen Yachten an und umkreist sie. Vermutlich ein Paparazzo, der hier früher oder später immer fette Beute macht.

Dann, in St. Tropez, das Übliche: Ein Liegeplatz? „Non!“, diesmal immerhin freundlich und mit einem Lächeln vorgetragen.

Dafür ist man mittlerweile schon dankbar. Und von den gesparten 70 Euro Liegegeld kann man auch anderswo essen gehen. Dennoch kommt so etwas wie ein nobles Boatpeople-Feeling auf: Keiner will uns haben.

Und zum Anker ist es eindeutig zu windig. Als Trost gibt es ein paar Sightseeing-Schläge im Golf, wirklich schönes und schnelles Segeln im flachen Wasser. Und ein Fest für die Sinne: Immer wieder kommen Yachten in Sicht, die einem die Augen übergehen lassen. Ihre Zahl ist seriös nicht einmal zu schätzen. Ein ganz normaler Samstagnachmittag fühlt sich an wie ein Hafengeburtstag. Auch das, vor allem das macht das Segeln an der Côte d'Azur um diese Jahreszeit aus.

Nachdem die Enttäuschung darüber, St. Tropez nur vom Hafenbecken aus gesehen zu haben, weitgehend verfliegen ist, beschließt die Crew einen langen und späten Schlag zu den Iles d'Hyères. Gegen Abend wird es kalt und ruppig. Im Cockpit wird, Ende Juni, Tee verlangt. Kurz vor Sonnenuntergang, gegen 21 Uhr 30, liegt die Ile du Levant querab. Und mit ihr ein militärisches Sperrgebiet. Laut Karte weit genug weg. Trotzdem geht unweit an Steuerbord plötzlich eine Granate ins Wasser. Oder was ist das? Dann die nächste. Noch näher. Die schießen

doch nicht etwa? Erst bei der dritten und dichtesten „Detonation“ wird klar, dass die rötlichen „Explosionen“ vom Ausatmen eines Wals herrühren. Helle Aufregung an Bord – aber mehr als einmal zeigt der Riese seinen Buckel nicht.

Die Kreuz zieht sich. Gegen Mitternacht läuft die „Blanc Bleu“ einen von zwei möglichen Ankerplätzen vor der fast völlig unter Naturschutz stehenden Insel Port-Cros an. Die Bucht Port Man ist bei den vorherrschenden Winden perfekt geschützt und entsprechend gut besucht. Um nicht zu sagen: voll.

Aber Raum ist in der kleinsten Bucht, und weit nach Mitternacht wird ein Pastic als Ankerschluck fällig. Das Schiff liegt im Schein des Vollmonds, geschützt wie auf einem Ententeich.

Am nächsten Tag muss in der Basis die Yacht gewechselt werden. Ein Tribut an die Hochsaison: Ein zehntägiger Törn ist in diesem Fall nur mit zwei unterschiedlichen Schiffen möglich gewesen. Aus Dufour wird Bénéteau. Damit geht es weiter nach Porquerolles. Und es ist, als sei man endlich angekommen. Eine Mischung aus Skandinavien und Karibik. Wunderschöne Landschaften, unverbaut, mit Bäumen und Burgen an den Ufern. Perfekt zum Segeln, Schnorcheln, Regenerieren. Auch nehmen die Yachten wieder normale Maße an.

Wer wirklich St. Tropez, Antibes oder Cannes sehen oder dort gesehen werden will, ist besser beraten, das in der Vor- oder Nachsaison zu tun. Aber auch dann gilt: „Erst festmachen, dann fragen.“ Hat jedenfalls der Vercharterer in der Bestsail-Basis in Hyères gesagt – leider erst nach dem Törn.  
*Jan Jepsen*

## Revierinfos Côte d'Azur

**Anreise & Revier** Verschiedene Airlines fliegen von vielen deutschen Flughäfen direkt nach Nizza (ab 29 Euro inkl. Steuern und Gebühren). Allein wird man an diesem Teil der französischen Mittelmeerküste nirgendwo sein. Um lediglich eine Zahl zu nennen: Nur im Golf von Napoule, einem fünf Seemeilen kurzen Küstenabschnitt bei Cannes, liegen fünf große Marinas mit mehr als 6000 Yachten. Einsame Buchten gibt es kaum, moderne Marinas dagegen überall. Ob man dort immer unterkommt, ist allerdings fraglich.

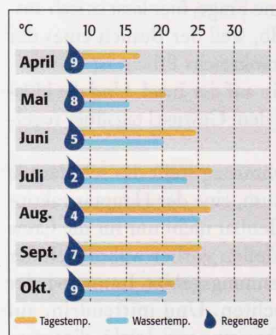
Wer ganz sichergehen will, muss vorher reservieren.

**Navigation & Seemannschaft** Man segelt praktisch die ganze Zeit in Küstennähe. Strömung, Fallböen, Untiefen müssen nicht befürchtet werden. Lediglich bei länger anhaltenden Südwinden steht vor manchen Hafeneinfahrten übler Schwell.

**Wind & Wetter** Im Sommer weht meist ein Seewind aus Südost bis Ost, der am späten Vormittag einsetzt, tagsüber auf 3 bis 4 Beaufort aufbrist und abends wieder abflaut. Wesentlich unangenehmer ist der Mistral. Je näher man dem Rhonedelta kommt, desto stärker seine Ausprägung. Zwischen St. Tropez und Nizza ist der Wind merklich schwächer. Der Mistral dauert im Normalfall drei bis sechs, manchmal aber auch zwölf Tage. Im Sommer ist er relativ selten, im Frühjahr und Herbst häufiger. Gute Vorhersagen auf Französisch und Englisch liefert Monaco Radio, je nach Küstenabschnitt auf UKW-Kanal 23–25. Im Netz: [www.meteoconsult.fr](http://www.meteoconsult.fr).

**Charter** Wir haben den Törn mit einer Dufour 425 Grand'Large von Bestsail gemacht. Sie kostet je nach Saison zwischen 2250 und 3350 Euro/Woche. Zu buchen über Barone Yachting, Tel. 0761/38 06 30, [www.barone.de](http://www.barone.de).

**Literatur** Rod Heikell: „Französische Mittelmeerküste und Korsika“, Edition Maritim, 45 Euro.

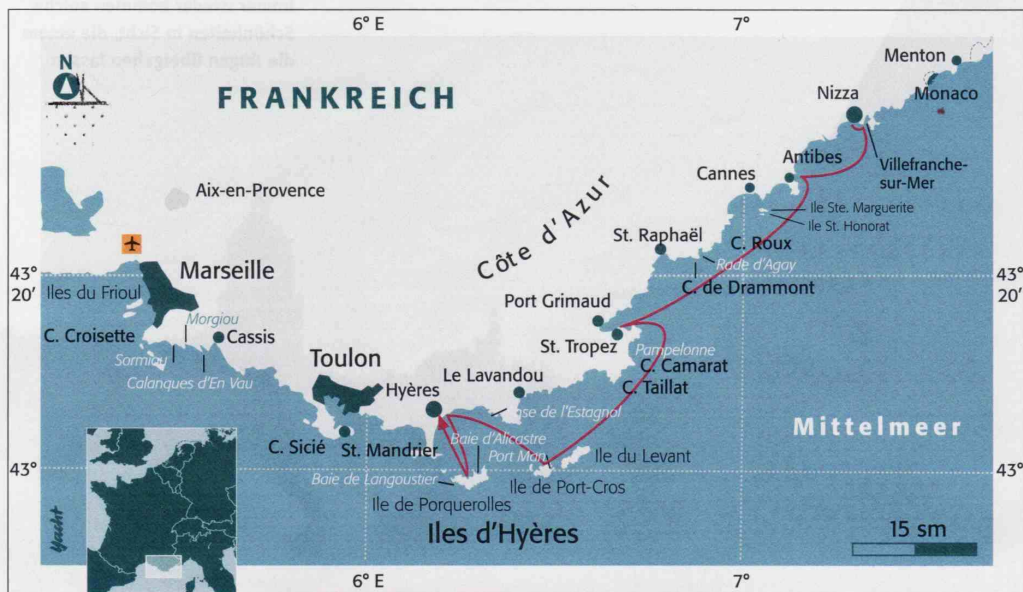




Ein Klassiker vor St. Tropez.  
Immer wieder kommen solche  
Schönheiten in Sicht, die einem  
die Augen übergehen lassen







## Törntipps für die Côte d'Azur

Highlife auf dem Festland, Romantik auf den Inseln – hier findet jeder das Seine. Die lohnendsten Zwischenstopps an der südfranzösischen Mittelmeerküste



**NIZZA** Das klassische Seebad ist allemal einen Besuch wert. Man liegt nahe der Altstadt mit ihrem gewachsenen Flair. Anmeldung über UKW-Kanal 9. Großschiffe ab 50 Meter Länge haben grundsätzlich Wegerecht

**VILLEFRANCHE-SUR-MER** Wenn nicht gerade die Touristenschwärme der Kreuzfahrer anlanden, hat der Ort einen gewissen Charme. Die Alternative zu Nizza für Besucher, die es lieber eine Nummer kleiner mögen. Es gibt aber nur wenige Gastliegeplätze. Auch hier gilt die Vorfahrtsregel für Großschiffe

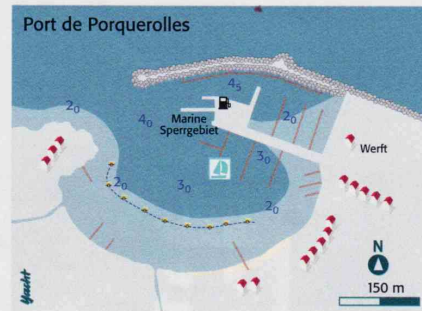


**ILE ST. HONORAT** Zwischen den Inseln ankert man herrlich in feinstem Wasser. Abends wird es beschaulich-romantisch. Ein Bummel unter Pinien und ein Besuch des Klosters bilden das Kontrastprogramm zum Highlife am Festland. Bei der Ansteuerung auf Untiefen achten

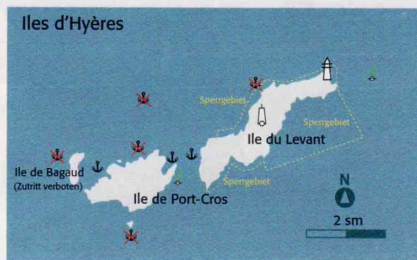




**ST. TROPEZ** Zwar sehr teuer (eine Kugel Eis 2,40 Euro) und stark frequentiert, aber ein Muss. Die Ansteuerung ist bei starkem Mistral schwierig. Alternativ kann man es in der Lagunenstadt Port Grimaud versuchen oder bei ruhigem Wetter in der Anse des Cannebiers ankern



**PORT DE PORQUEROLLES** Geschützt und ruhig, abgesehen von Mistral-Wetterlagen. Das Wasser ist extrem klar, die Luft duftet nach Kiefern und Eukalyptus. Herrliche Strände. In der Saison ist der Hafen oft mittags schon voll. Auch die benachbarte Bucht, wo manchmal so viele Yachten liegen, dass Fender ausgebracht werden müssen. Ein ausgiebiger Landgang ist Pflicht, am besten morgens oder abends, wenn keine Scharen von Tagesgästen dort sind



**ILES D'HYÈRES** Entdeckergefühle werden angesichts der Yachtenfülle kaum aufkommen, aber trotz ihrer Beliebtheit haben die Inseln Port-Cros und Porquerolles alles, was man sich von einem Törn im Mittelmeer erhofft. Die beiden Ankerplätze auf Port-Cros sollte man in der Hochsaison allerdings eher frühzeitig anlaufen. Ausflugstipp: Auf Port-Cros gibt es einen beschrifteten Schnorchelparcours unter Wasser

## YACHT-POOL SICHERUNGSSCHEIN

### Die Insolvenzabsicherung Ihrer Charteranzahlungen

YACHT-POOL ist Pionier bei der Insolvenzabsicherung von Charteranzahlungen mit einem Erfahrungsvorsprung von über 10 Jahren. Von Beginn an wurde damit sowohl das Insolvenzrisiko der Charteragentur als auch des Charterunternehmens vor Ort, an das die Kunden weiter vermittelt wurden, abgesichert. Dies bedeutet einen Vorteil für die Kunden, die Agentur und die „guten“ Charterunternehmen vor Ort.

Der YACHT-POOL-Sicherungsschein gilt nicht nur für verbandsgebundene Agenturen (denn dies allein genügt als Bonitätsnachweis nicht), sondern für alle Agenturen und Charterunternehmen mit eindeutig positiver YACHT-POOL-Bonitätsprüfung und ist exakt auf die Lösung des Charteranzahlungsproblems zugeschnitten. Die Folge: Kein Kunde mit einem YACHT-POOL Sicherungsschein hat jemals durch die Insolvenz eines Charterunternehmens Geld verloren.

Sichern deshalb auch Sie Ihre Anzahlungen ab, mit einer Garantie von YACHT-POOL, die sich in der Praxis bereits vielfach bewährt hat. Übrigens: YACHT-POOL ist auch Erfinder von z.B. der Skipper-Haftpflicht-, Unfall-, Kautions- und anderer Charterversicherungen. Nutzen Sie die Zuverlässigkeit und langjährige Erfahrung eines praxisbewährten Unternehmens.

Viele gute Agenturen empfehlen deshalb den YACHT-POOL-Sicherungsschein.

YACHT-POOL, Schützenstrasse 9, D-85521 Ottobrunn, Tel: 089 / 609 37 77 / 8, Fax: 089 / 609 59 73, [www.yacht-pool.de](http://www.yacht-pool.de) / [info@yacht-pool.de](mailto:info@yacht-pool.de)