

SY RENOS 1997



bei AMEL am Stekopf im Hafen von Hyères

Alles dauert länger als erwartet.



Der neue Windgenerator

Noch mehrmals reisen wir nach Hyères um unsere RENOS fertig auszurüsten. Aber es wird nicht nur gearbeitet, oft finden wir auch Zeit zum Segeln oder

ganz einfach zum Ausspannen. Im März kommt Sven wieder einige Tage mit und hilft uns bei vielen Arbeiten. Unter anderem bei der Montage des Windgenerators am Besanmast, des Bilgenalarms, des Gasfemerschalters oder beim Umbau des Alternators. Viel Mühe bereitet uns das Bimini-Top und die Kuchenbude über dem Cockpit. Auch wenn der grosse Meister aus Deutschland selbst daran arbeitet, es werden laufend Fehler gemacht, die dann wieder korrigiert werden müssen.

Unser Kompass muss noch kompensiert werden. Vom Stahlschiff sind wir uns gewöhnt selbst eine Deviationstabelle mit Hilfe des Sonnenazimutes zu erstellen. Ich möchte aber, dass eine erste Kompensation von einem Fachmann gemacht wird. Wir warten tagelang auf den Kompasskompensierer.

Einmal hat es zuviel Seegang für diese heikle Arbeit, ein andermal hat er es vergessen oder musste dringend auf ein anderes Schiff – es will einfach nicht klappen.

Eine ungemütliche Gegend.

Die Kriminalität ist gross. Eimal haben wir mitten in der Nacht randalierende Skinheads neben unserem Schiff. Bewaffnet harren wir in der Kajüte aus und verfolgen das üble Treiben ungesehen durch die getönten Scheiben.

Bei einem Kurzaufenthalt wird mir das Auto aufgebrochen. Dank Wegfahrsperre gelingt der Klau nicht, aber die darauf folgenden Probleme sind zeitraubend. Es dauert lange und es kostet viel, bis der Wagen wieder provisorisch fahrtauglich ist. Der ganze

Schaden beträgt dann schlussendlich mehr als 2'500 Franken.

Ein Schiff ist nie fertig.

Und trotzdem im Mai sind dann alle Pendenzen erledigt (es hat wieder Platz für neue). Alle Ersatzteile, viel Proviant, Kleider, Wäsche und und und.... ist gestaut. Wir haben hart gearbeitet und unser Schiff sehr sorgfältig ausgerüstet und haben ein gutes Gefühl. Wir konnten unsere Vorstellungen realisieren.

Auf geht's nach Sizilien.

Wir haben uns das ganz easy vorgestellt. Mit dem Nachtzug im Schlafwagen nach Hyères und dann gemütlich auslaufen. Aber es kam ganz anders, die Franzosen streikten, nichts ging mehr. Schlussendlich konnten wir in Zürich einen französischen Mietwagen bekommen und die Rückführung mit unserer Reise kombinieren. Die Reise ist einfach zu beschreiben. Freitagabends Fahrt durch den Wochenendverkehr, sintflutartige Regenfälle, Gewitter und Stürme, Ankunft im Hafen in der Morgendämmerung.



Sonnenuntergang auf See

Am Sonntag 18. Mai starten wir dann gegen Abend zu unserm ersten langen Schlag. Mit anfangs gutem Wind segelten wir direkt Richtung Strasse von Bonifacio. Wir gehen Vierstundenwachen und alles läuft sehr gut. Mit Winden aus verschiedenen Richtungen,



Blick nach achtern

Flaute, Sonnenschein und Regenwetter erreichen wir nach zwei Nächten die berühmte Strasse von Bonifacio. Wir durchsegeln dieses Engnis und laufen Porto Cervo an der Ostküste Sardinien zum Einklarieren an (ca. 240sm). Dieser Nobelhafen ist noch im Winterschlaf, trotzdem zahlen wir ein saftiges Liegegeld.



Die Strasse von Bonifacio liegt achteraus

Einklarieren auf italienisch.

Fast ein Operettenschauspiel. Drei Beamte sind im Büro, einer in Uniform, zwei in Shorts und Sandalen. Man ist freundlich und fröhlich, man freut sich wenn einer einige Worte italienisch versucht. „Nein, ein Constituto brauchen sie nicht mehr“, „wir möchten aber eins haben“, „Das wurde aber abgeschafft“, „wir sind aber nicht in der EU“ – nun merkt er dass das doch in Arbeit ausarten könnte. Er öffnet den grossen Wandschrank und schiebt sein Pult davor. Nachdem er auf das Pult gestiegen ist beginnt das



Im Hafen von Corallo

grosse Wühlen im Schrank. Er wird fündig und beginnt das Formular auszufüllen. Das will aber nicht so recht gelingen und er meint, ich solle das doch selbst machen. Würdevoll werden dann die Stempel draufgedrückt (er achtet darauf, dass die Schrift schön gerade kommt). Die Stempel werden nicht einfach draufgeknallt, sie werden appliziert. Nachdem diese Amtshandlung feierlich beendet ist gehen wir als Freunde. Alle wissen, dass das absolut sinnlos war aber man hat sich eine Stunde lang gut unterhalten und das ist in Italien schon ein Teil Lebensqualität.

Entlang der Ostküste Sardinien nach Süden.

Über Porto Ottiolou laufen wir entlang der Küste nach Süden, nach Porto Corallo. Eigentlich gäbe es da noch viele schöne Häfen und Buchten, aber wir wollen nach Sizilien. Porto Corallo ist ein grosser Hafen, der mit EU-Subventionen gebaut wurde und nie fertig wurde. In der Zwischenzeit ist die angeblich 6m tiefe Einfahrt versandet. Wir brauchen mehrere Anläufe, bis wir gefährlich nahe bei der Mole eine Einfahrt finden. Wir sind die einzige Yacht. Am Abend kommt noch ein Franzose und die deutsche Yacht GERMANE. Sie sind auch im TO und kommen von ihrem Winterquartier auf Malta. Ihr Törn von Ustica nach Porto Corallo war mühsam. Auch sie hatten umlaufende Winde und mussten oft motoren. Gerd möchte Karten tauschen. Es fehlen ihm die Detailkarten der Strasse von Bonifacio.



Porto Corallo

Überfahrt nach Trapani (Sizilien).

Der nächste Schlag wird fast 180sm lang. Wir laufen frühmorgens aus, damit wir am nächsten Tag Trapani erreichen. Diese Nachttörns sind sehr schön und wir machen jeweils viele Meilen gut. In Trapani (an der Westecke Siziliens) liegen wir beim örtlichen Yachtclub. Man sucht sich die Gäste aus, ist aber sehr gastfreundlich.

Entlang der sizilianischen Nordküste.

Der nächste Törn führt uns nach Porto San Vito. Dort treffen wir einige Fahrtensegler. Es scheint so, als ob die Saison nun langsam beginnt.

In Palermo bleiben wir zwei Tage im Yachthafen liegen. Dort ist es absolut sicher und einigermaßen erträglich. Der Handelshafen ist grauenhaft stinkig und ölig. Wir verzichten darauf Diesel zu tanken, man sagt, dass da sehr viel Dreck und Wasser im Diesel sei – die Einheimischen warnen davor.

Ein Horrortrip.

Der Wetterbericht war gut, Wind wurde von Westen angesagt. Wir liefen am Nachmittag aus zum letzten Schlag nach Portorosa (90sm). Kaum auf See kommt der Wind zuerst von vorne und schläft dann ein. Wieder einmal sind wir Motorboot. Gegen Abend ziehen im Norden Gewitterwolken auf, Wetterleuchten begleitet uns in die Nacht. Irgendwann kommt ein Motorschiff auf uns zu. Es weicht nicht aus und macht unsere Kursänderung immer wieder mit. Er reagiert nicht auf meinen Anruf auf Kanal 16.

Er kommt immer näher und blendet mit dem Scheinwerfer. Dann läuft er in einigen Metern Abstand parallel. Ich bin allein an Deck und getraue mich nicht mit dem Autopiloten zu fahren weil wir zu nahe beisammen sind. Er blendet immerzu mit dem Scheinwerfer, damit ich nichts sehen kann. Dann leuchtet er das Heck an, dort weht noch immer die Schweizerflagge, die ich versehentlich nicht eingeholt hatte. Darauf verschwindet er mit grosser Fahrt. Polizei, Guardia di Finanza, Gauner oder Mafia? alles bleibt unklar. Ich sehe viele Lichter, aber auf dem Radar sind keine Schiffe zu erkennen. Plötzlich sind wir mitten drin, in den Thunfischnetzen. Zu zweit versuchen wir stundenlang eine Gasse zu finden. Wir verfolgen die Gewitterfront auf dem Radar und sind froh, dass sie in einigem Abstand an uns vorbeizieht. Müde erreichen wir frühmorgens unseren Zielhafen Marina di Portorosa.

Abschluss einer schönen Reise.

Hier wollen wir unser Schiff für ein Jahr stationieren. Wir verbringen noch eine Woche in Portorosa mit Ausflügen und aufklaren des Schiffes.

Während der ganzen Reise hatten wir täglich Funkkontakt mit der Rabbit III. Sie waren auf dem Weg von Grado (Nordadria) nach Corfu im jonischen Meer. Wir freuen uns, dass sie gegen Ende August auch nach Portorosa kommen werden.



Im Hafen von Portorosa

Badeferien mit Urs und Matthias Dubach.

Die beiden jungen Männer sind mit dem Charterflug gereist, Erica und ich mit der Fähre von Genua nach Palermo. Irgendwann mitten in der Nacht treffen wir uns auf dem Schiff. Wir verbringen zwei Wochen mit segeln und faulenzten.



Das griechische Theater in Taormina