

Liebe Freunde und Bekannte

Am 17. Mai, morgens um 08.00 ging es in Genf los, Schiff auf den Tieflader gestellt, mein Auto bekam 2 gelbe Blinklichter und eine gelbe Tafel "Transport Exceptionel". Norbert, der Chauffeur (aus Lion) zeichnete sich als Topprofi aus. Die Reise ging dann von Genf aus über Lausanne, Orbe, Pontarlier, Besancon nach St. Jeane de Losne an der Saone. Renate und ihre Schwägerin fuhren sogleich nach Tremozey in ihre Mühle weiter. Wir liessen am 18.5. am Morgen das Schiff zu Wasser und richteten zwei Tage lang alles ein, Masten aufgebockt, Bugkorb und Reeling montiert, Windschutzscheiben und Dach montiert, Ersatzantennen für KW und UKW montiert usw. Am 20. Mai fuhren wir, Kurt Schaeffges, ein Bekannter aus Morges und ich auf der Saone los. Erstes Ziel Chalon sur Saone. Dort ist eine schöne, preiswerte Marina wo wir über Nacht blieben. Am nächsten Tag ging es bis Tournus, dann Montmerle. Alles schöne Städtchen an der Saone. Anschliessend am 23.5 trafen wir in Lion ein. Da unser Chauffeur in Genf meine Leiter die zu einer Gangway ausgebaut ist, mit Reeling für die Damen, in Genf im Glauben die gehöre der Societé Nautique de Genève hinter dem Kran versorgte (ich glaubte er hätte sie auf den Camion geladen) musste ich notgedrungen mit dem Zug zurück nach Genf und das gute Stück dort abholen. Nach dieser Zwangspause stellte auch der Mistral ab und es gab Südwind. Wir voll gegen den Wind die Rhone hinunter. Nach dem ersten Schleusenkanal ist es passiert. Ich musste hinten etwas richten, eine dieser kurzen aber sehr heftigen Wellen hob das Heck an, ich wurde mit dem Kopf gegen die nach unten hängenden Maststufen des Grossmastes geschleudert. Das Blut spritzte nur so, verbinden machte keinen Sinn, einfach ein Küchentuch daraufgedrückt und nach einer halben Stunde war das Zeug einigermaßen geronnen. In Vienne angekommen konnten wir direkt an Steg der Ausflugsschiffe anmachen, die erfassten sofort die Situation als sie mich blutverschmiert am Steuer sahen und übernahmen sofort unsere Leinen und machten das Schiff fest.

Dann Arzt aufsuchen doch der entschied: sofort Notfallklinik. Also Taxi in die Klinik, kaum angekommen wurde ich verarztet d.h. eine 10 cm lange Wunde mit 10 Stichen genäht. Als die Aertzin von mir hörte wo ich hin will wollte sie auch mitkommen doch die anderen Klinikmitarbeiter liessen sie nicht gehen. Schade, sie war sehr sympatisch und erst noch hübsch.

Anschliessend fuhren wir weiter nach Condrieu, etwa 10 Km nach Vienne.

Dort hat es einen sehr sympatischen Sportboothafen. Die sind auf der Rhone eine absolute Rarität. Dort blieben wir zwei Nächte und ich konnte dann am morgen der 27. 5 die notwendige Nachkontrolle ausführen lassen.

Also mit der SNCF zurück nach Vienne, Nachkontrolle um am Mittag war ich wieder in Condrieu.

Wir fuhren sofort weiter, doch Häfen gab es keine mehr. Dafür fuhr Kurt genau als ich ein SMS verfasste links an dem grünen Bojen vorbei und schon krachte es. Grundberührung, nicht gut für ein Stahlschiff den dort wo die Farbe fehlt rostet es. Am Abend so weit bis wir nicht mehr geschleusst wurden. Also Uebernachten am Warteponton der Schleuse. Am nächsten Tag genau das gleich, wieder Uebernachten an der Schleuse (Ecluse Viviers). Am nächsten Tag erreichten wir Avignon, kleine Stadtrundfahrt auf der alten Rhone am Pont d 'Avignon vorbei. Alle Liegeplätze besetzt oder direkt im Gewühl neben der Strasse. Unterhalb Avignon sollte es nach meinem schlauen Buch "Wasserwege in Frankreich"

einen Sportboothafen in der Drance geben. Der existierte nur auf dem Papier dafür war beim einbiegen in die Drance der Schlick am Kiel zu spühren.

Also weiter Flussabwärts wo wir nach Tarascon einen Kiesverlad fanden.

Samstag Abend, kein Mensch auf dem Schubschiff, also festmachen und Uebernachten. Am Sonntagmorgen trafen wir in Arles ein, gem. meinem bereits zitierten schlauen Buch gute anlegemöglichkeiten. Aber wieder Irrtum, ausser für POMPIERS und Berufsschiffahrt keine Möglichkeiten.

Aber was sehen wir da? Eine französische Motoryacht an einer Restaurantpeniche. La Peniche hiess das Ding. Kurz nebenangefahren, den Wirt gefragt und schon waren wir festgemacht und beim Aperitif. Das Abendessen, Filet de Torro haben wir auch gleich bei ihm gebucht. Nach dem Stadtrundgang in Arles, übrigens sehr interessant was die Römer damals so gebaut haben, bekamen wir noch einen weiteren Segler an die Peniche. Direkt hinter uns konnte ich seinen Bug benutzen um meine Toplichter auszumessen, sie funktionierten seit dem Winterlager 2007/8 nicht mehr. Der Fehler war schnell gefunden, am Mastfussstecker alle Kontakte vertauscht, offensichtlich hat sich jemand einen üblen Scherz erlaubt. Aber ausmessen konnte man dies nur mit gelegtem Mast. Dieser Neuankommeling, ein Pole, Pawel mit Vornamen war ein Superzufall. Er wusste ganz genau wo die günstigste Werft für das Maststellen zu finden war. Navy-Service in Kanal von Port St. Louis. Am nächsten Tag ging er dorthin, nach einiger Wartezeit an der letzten Schleuse von der einige Zentimeter höheren Rhone zum Meer trafen wir bei heftigsten Mistral bei Navy-Service ein. Eine rostige Spundwand, viele daran angemachte Boote und noch viele mehr auf dem Land. Das ist ein Trockenhafen mit rund 2400 Booten. Nach dem Mittag gingen wir aufs Büro, brachten unsere Wünsche an und man glaubt es nicht, eine Stunde danach stand die Alliage bereits aufgebockt an Land und ich konnte die Farbschäden am Kiel inspizieren und es waren einige Kratzer bis auf den blanken Stahl hinunter. Gegen Abend wurden noch die Masten von Schiff auf Oelfässer als Böcke gekrant und das wiederanschlagen der Wanten und Stage konnte beginnen. Alle acht Stunden die beschädigten Teile der Kiels mit Epoxyprimer 2K steichen, dann drei Schichten Antifouling aufbringen. Nach zwei Tagen mit Nachlassen des Mistrals konnten auf dem Land die Masten gestellt werden und alle Anschlüsse für Elektro, Radar, Windgenerator, ect. montiert und kontrolliert werden. Was noch zu Navy-Service zu sagen ist: Sehr guter, wirklich professioneller Service, nur zu empfehlen und preislich sehr fair. Am Tag danach kamen wir wieder ins Wasser und verholten gleich in den Hafen von Port St. Louis. Viel günstiger als Port Napoleon und die notwendigen 200 Liter Dieselöl wurden zu einem sehr fairen Preis direkt mit dem Tankwagen ans Schiff geliefert. Als unsere Nachbarn von der Bestellung hörten waren wir plötzlich drei Schiffe die betankt wurden, das gab dann für den Lieferanten ca. 800 Liter. Vorher aber noch zur Aertzin um meine Fäden im Hirn zu entfernen. Uebribens, das Nähen mit Erstversorgung kostete nur € 89.00, die Antibiotika und Schmerzmittel € 79.00. In Französiem scheinen die Aerzte noch günstiger als die Medikamente zu sein.

Mittlerweile wusste ich das meine Freunde Margrit und Jerome von der Piave 3 am Sonntag Abend nach Port Camarque auf ihr Schiff kommen. Sie hatten für mich eine zu spät gelieferte 10 Liter Pressluftflasche zum Tauchen und einen dritten Anker (20 Kilo) dabei. Da mein Mitreisender Kurt unbedingt nicht in Port St. Louis auf Jerome warten wollte, mietete ich ein Auto um am Sonntag Abend die Sachen in Port Camarque abzuholen und Margrit und Jerome nicht weiter zu behelligen, sie hatten immerhin die 90 jährige Mutter von Margrit dabei. Die Wochenendmiete betrug 91€.

Kurt war ganz begeistert von der Idee und erklärte er wollte schon langen einmal die Camarque erleben. Rote Flamingos, schwarze Stiere ect.

Das haben wir auch gesehen inkl. St Maries de la Mer und Aigues Mortes.

Dann musste ich noch für 15€ Diesel tanken und Kurt hat sich sehr grosszügig mit 20€ beteiligt. Dabei habe ich die Autoübung auf Druck von ihm gemacht, ich konnte diese blöde Klönerei nicht mehr anhören. Aber eben wie die Werbung: Geiz ist geil. Auf jeden Fall habe ich von der durch ihn verschuldeten Grundberührung ein Protokoll erstellt und unterschreiben lassen inkl. Logbucheitrag. Erebesitzt übrigens den Fahrausweis für Segel und Motorboote.

Zurück nach Port St. Louis, in der Werft hatte es keine Moskitos, doch im Hafen beim einnachten kamen sie wie die Stukas von Göhring in Hitlers Blitzkriegen. Also die Meteo war für Montag gut und so segelten wir los Richtung Cote Azur. Nach den ersten Meilen im Golf von Fos mit Motor setze ich Klüver, Gross und Besan bei fricher Backstagbrise. So zogen wir am ersten Tag unter Segel bis nach Cassis. Dort hatte es Gottsei Dank keinen Platz mehr und wir mussten zurück (1.5 Meilen) nach Port Miou. Cassis, so hörten wir

später, soll unanständig teuer sein. Zwischen Boje und Felswand verbrachten wir die Nacht und als ich am Morgen aufstand steckte schon die neueste Meteo im Kurbeleinsatz der Wensch.

Toller Service. Leider stellte zuerst der Wind ab und später bekamen wir in direkt auf die Nase. Ich wusste das in den nächsten Tagen SW -W 6-7 in den Böen bis 8 Bf. angesagt war und wollte eigentlich bis Port Grimaud durchziehen. Das hätte auch funktioniert doch mein Mitsegler Kurt erklärte solche Etmale halte er nicht aus. Ich fragte in, ob ich dann bei der Ueberfahrt nach Korsika anhalten und die Handbremse anziehen soll.

Kurz, ich liess mich wieder einmal erweichen, sein Wunsch von Le Lavandou interessierte mich definitiv nicht und so fuhren wir alles unter Motor gegen den Wind nach Cavalaire sur mer. Am anderen Morgen um 07.00 gings weiter Richtung Port Grimaud. 1.5 Stunden für die 5 Meilen bis Cap Taillat, dort um die Ecke und der SOG (Speed over Ground) ging auf 1-1,5 Knoten zurück. Kurt meinte, als er ein anderes Segelboot in der Bucht vor Anker sah, wir könnten ja auch dort ankern und vielleicht ist es in zwei Stunden wieder besser. Ich wendete, Fock raus und mit 6-7 Bf.

vor dem Wind ein herrliches zurücksegeln nach Cavalaire.

Von wegen Ankern, eine hirnerverbrannte Schapsidee bei östlich drehendem Wind der gem. Meteo noch zulegt, in Leegerwall zu ankern. Es wurde dann

7-8 in dem Böen 9-10 genau von NE. Also zwei Tage Pause in Cavalaire. Ich hatte immer etwas zu tun und er langweilte sich. Manchmal ist es schon sehr schwer die Arbeit zu sehen, aber immerhin hat er in der gemeinsamen Zeit gelernt abzuwaschen und den Frühstückstisch zu nachen. Ich musste ihm versprechen dies nicht seiner Frau zu sagen, sonst kommt sie noch auf die Idee er könnte dies auch daheim tun.

Jedenfalls konnte ich noch den nötigen Adapter Din - Bügelanschluss für mein Tauchgerät organisieren, den über 40 Jahre alten Lungenautomaten prüfen und siehe da, das gute Stück funktioniert noch wie am ersten Tage.

Nach zwei Tagen Zwangsaufenthalt ging es weiter nach Port Grimaud, zuerst Dieselwind gegenan und später herrliches Segeln an St.Tropez vorbei bis vor Port Grimaud. Dort wieder zwei Nächte, Besuch bei Patrick und Erik Casalaz, Marina Port Grimaud, Patrick beriet uns super für die Ueberfahrt nach Calvi. Am Morgen um 05.00 liefen wir aus, laut Patrick hatten wir ein Wetterfenster von 36 Stunden. Mit Motor bis kurz nach la Moette, dann kam der Wind. Klüver, Gross und Besan gesetzt und losgesegelt. Gegen Abend frischte es immer mehr auf und gegen 22:00 musste ich das erste Reff im Gross anschlagen.

Dann Klüver hinein und die kleinere Fock ausgerollt. Später nahm ich das Grosssegel ganz wäg, es wurde sogleich komfortabler an Bord und wir hatten die Chance nicht unbedingt noch in dieser Nacht in Calvi einzutreffen. Wir hatten vier Begegnungen mit Fähren, das Radar war eine sehr gute Hilfe, ich konnte super kontrollieren wie weit sie noch weg waren und wohin sie sich bewegten. Zudem wird ein Schiff mit laufendem Radar besser von den anderen Radars geortet. Bei Morgengrauen waren wir kurz vor Calvi. Um 06:30, nach 25,5 Std. machten wir an der Tankstelle in Calvi fest. Der Hafen liegt direkt unter der Zitadelle. Lange konnten wir nicht schlafen, um 8:00 klopfte der Tankwart uns wach. Also wenn schon, denn schon Schlauch übernommen und 70 Liter nachgefüllt. Die Tanks waren wieder voll (540 Liter). Anschliessend Hafenkaptän zum anmelden, Frühstück, Duschen, Stadtrundgang. Am Abend dann die grosse Show. Ein Rally mit Grand Banks Trawler war für die nächsten Tage angesagt. Die lagen alle direkt vor uns am Anmeldequai. Kaum war ich auf dem Boot zurück sah ich wie einer dieser Trawler aus einem Vorschiffsluk rauchte.

Die Pompiers kamen auch schon mit Blaulicht und Atemschutzgeräten. Das Sauvtage und Feuerwehrboot direkt neben uns wurde auch sehr heftig aktiv. Zu gutem Recht, als die auf dem Trawler vordrangen schoss plötzlich eine Stichflamme zum Himmel. Explosionsartig brannte sofort der ganze Salon mitsamt Flybridge lichterloh. Die Nachbarschiffe verliessen sofort fluchtartig die Stätte des Grauens und fuhren ins Meer hinaus. Ein weiteres Feuerlöschboot traf ein (Schlepper) und mit sehr viel Wasser konnte tatsächlich das Feuer eingedämmt und schliesslich gelöscht werden. Es gibt nichts

schlimmeres als brennendes Polyester, das lässt sich eigentlich fast nicht mehr löschen. Anschliessend wurde das Schiff zum Travellift geschleppt und sofort an Land gestellt.

Am nächsten Tag den 15.6 liefen wir am Morgen aus und motorten mangels Wind bis zur Girolata. Eine wunderschöne Bucht, ich kannte sie von früher. Aber eben, wir erwischten wieder ein Wetterfenster, den am anderen Tag war High live. Wind und Seegang motivierten uns absolut nicht zum weitersegeln. So blieben wir noch einen weiteren Tag, und machten uns am 17.6. dem Tag werden ich nie vergessen auf den Weg nach Ajaccio. Um 10:30 kam das Tel. von meiner Cousine Inge, meine einzige Schwester verstarb um 10 Uhr an Speiseröhrenkrebs mit 63 Jahren. Ich habe mich immer gefragt, soll ich bei dieser Konstellation überhaupt auf die Reise gehen, aber sie wollte unbedingt das ich gehe, du hast lange genug darauf gearbeitet, sagte sie. Da wir nichts ändern konnten und es auch nicht die grosse Ueberraschung war, segelten wir weiter nach Ajaccio. Am nächsten Tag ein Landausflug nach Corte. Mit der Schmalspurbahn auf 900 Meter ü/M, Scheiteltunnel und dann hinab nach Corte. Corte, die alte Hauptstadt von Korsika in den Bergen, früher Basis der Legion Etranger für Fallschirmjäger. Besichtigung der Stadt und Zitadelle liessen mich auf andere Gedanken kommen. Am Abend dann Rückfahrt mit dem Zug, die ganze Fahrt vorne neben dem Lokführer stehend. Eine wirklich einmalige Strecke, wie die Gotthard - Matterhornbahn, einfach ohne Zahnrad, mit Diesel, nicht so viel Komfort und ab und zu einem Torro auf dem Geleise. Uebrigens 3 Züge im Tag.

Am nächsten Tag ging es weiter nach Propriano. Wenn nur die 10 Meilen aus der Bucht hinaus bei Wind und Wellen gegenan nicht gewesen wären.

Fast zwei Stunden gegenanbolzen und immer wieder fast zum Stillstand abgebremst. Nach Cabo del Muro Kurswechsel und Segel setzen und dann gings vorwärts. Die Wellen von hinten waren so heftig das ich das Auspuffseeventil schloss, nicht das noch die von hinten schiebenden Wellen den Motor mit Wasser füllen.

Gegen Nachmittag trafen wir in Propriano ein. Dort trafen wir einige Segler die schon vor Tagen weiterwollten. Ich wollte eigentlich bis Bonifacio durchziehen, aber Kurt klönte dermassen das ich mich wieder einmal erweichen liess. Das Resultat: eingeweht in Propriano. Also Zwangspause, das positive: saubere Duschen gratis, Gratisinternet und seit langem die günstigsten Hafengebühren. Stadtrundgang war schnell erledigt, einige Arbeiten am Schiff von meiner Seite aus und Kurt langweilte sich.

Am 21.6 gings dann nach Bonifacio. Wieder der selbe Mist, gegenan aus der Bucht. Tröstlich war das es nur 6 Meilen (ca. 10 Km) gegenan waren.

Nachher Kurswechsel, Segelsetzen und dasselbe wie vor 2 Tagen nocheinmal. Am Abend trafen wir in Bonifacio ein. Am nächsten Tag Stadtbesichtigung, übrigens sehr interessant, zurück aufs Schiff, einkaufen, Apero, faulenzen und kochen und schon wieder ein Tag vorbei.

Dann am 23.6 die kurze Ueberfahrt nach Santa Teresa Gallura. Wieder eine positive Ueberraschung. Obwohl der Hafen nach mindesten € 80 pro Nacht aussah, kostete die Nacht nur € 20. Am Nachmittag bekamen wir Besuch von meinen Freunden Ila & Fredy vom WVR (Wassersportverein Richterswil). Wir beschlossen zusammen am 25.6 nach La Maddalena zu segeln. Leider keine vernünftige Rückfahrmöglichkeit nach Santa Teresa, darum holten wir sie an diesem Morgen in Palau ab. Anschliessend nach La Maddalena.

Stadtbesichtigung war schnell erledigt. Am Abend fuhren sie mit der Fähre zurück nach Palau. Wir sind dann am anderen Tag nach Cala di Volpe gesegelt. Eine wunderschöne Bucht in der Costa Smeralda. Das Ankern kostete nichts, dafür rasten bis in die Nacht hinein die Schlauchboote der Megayachten an uns vorbei. Rücksicht kennen die Italiener nicht. Am 27.6. dann nach Olbia. Der Hafewart wollte tatsächlich € 50 für die Nacht, Kurt handelte ihn auf € 40 hinab. Morgen werde ich an den Quai public verholen, allerdings gibt es dort kein Wasser und Strom. Am 29.6 kommen dann Ila & Fredy aufs Boot, Kurt verlässt mich morgen. Nachher geht es dann mit Fredy Richtung Catania und Sizilien, wo ich hoffe Mitte Juli meine Freunde mit der Steinlager 2 zu treffen.

Also bis jetzt ging alles gut. Wenn jemand Lust hat eine, zwei oder auch drei Wochen mitzukommen, nach Palermo Richtung Griechenland, Türkei sind

2 Kojen frei. Mitzubringen sind Badehos und gute Laune. Kostenpunkt:

Beteiligung Bordkasse für Diesel, Essen, Hafengebühren und Endreinigung.

Also, Kurt hat mich in Olbia verlassen, uff und mein Freund Fredy mit seiner Freundin Ila sind zu mir gekommen. Fredy segelt bis Palermo mit.

Ila fährt am 2. Juli mit der Morgenfähre nach Genua und von dort aus zurück in den Tessin. Am letzten Morgen mit Kurt gab es dann noch Krach, wir durften zu den überrissenen 40.00 € Hafengebühren kein Wasser nehmen (hat er so abgemacht um zu sparen). Der Marinero dort wollte uns keine Quittung ausstellen (privater Segelclub) und um 22:00 wurde das Areal abgeschlossen und er verliess dieses auch. Gut wenn der seinen Club bescheisst und alle Stunde mit inniger Inbrunst den Quai zu Abkühlung mit Wasser begiesst, kann ich das auch. Also nach 23.00 Uhr Schlauch aufs Schiff, 100 Liter Wasser nachgetankt und anschliessend das Salz von Deck. Aufbauten und Fenstern gespült. Kurt ging bereits schlafen. Am nächsten Morgen nachdem wir aufgestanden waren, bat ich Kurt höflich für die Morgentoilette die 10 Meter neben uns liegende Clubtoilette zu benutzen. Uebrigens eine der schönsten der ganzen Reise bis heute. Nur die in der Societé Nautice de Genève waren noch besser. Ich wollte kein nachgetanktes Wasser vom Schiff verbrauchen weil ich erstens dies für die Wäsche waschen brauchte und an einen Gratisplatz an der Mole Benedetto Brin wo es weder Elektrisch noch Wasser gibt verholen wollte.

Kurt weigerte sich und wollte sich in die Schifftoilette drängen. Ich gehe nicht an Land, ich rasiere, wasche und putze meine Zähne hier und überhaupt du hast unberechtigt in der Nacht Wasser gestohlen (fast kein schlechtes Gewissen bei mir). Ich erwiderte das ich das Wasser für das Schiff brauche, auch ich gehe in die Clubtoilette. Auf das hin wollte er eine Riesendiskussion anfangen und somit habe ich ihn schlicht und einfach aus dem Schiff geschmissen. Wenn einer so geizig ist dass er den Rest der Bordkasse von nicht einmal 10 € auf den cent genau aufteilt, und nachdem er überhaupt nicht kochen konnte, ich praktisch jeden Tag eine warme Malzeit für ihn zubereitete, fand er es nicht nötig mich auch nur einmal in ein Restaurant zum Essen einzuladen. Zudem erklärte er Fredy und Ila in La Maddalena, als ich unter Deck war, das zuwenig Platz an Bord sei und sie deswegen erst am 3.Juli, wenn er gegangen sei, an Bord kommen können. Also Skippers Machtwort, ausser Leute umbringen dürfen wir ja fast alles (Captains Word is Law), ein energisches Durchgreifen und am morgen 7.00 am 28.6. war Abflug vom Schiff. Für den ärmsten hiess dies 5 Tage Hotel, ich hoffe er ist daran nicht pleite gegangen. Uebrigens ist der Schaden von der Grundberührung auf der Rhone bis heute noch nicht bezahlt. Aber auf jede nautische Frage ein unqualifiziertes "ich bin doch nicht blöd oder ich habe auch etwas Erfahrung." Hatte er aber überhaupt nicht.

So jetzt Schluss mit dem unerfreulichen Kapitel, aber man kann ja immer wieder dazulernen. Ila und Fredy kamen am nächsten Tag, zwischendurch machten wir einen Badeausflug Richtung Golfo Aranci, besichtigten die Stadt, lernten interessante Segler an der Klagemauer kennen (so heisst die Gratismole) dürften zwischendurch 5.00 € an die Kerichtabfuhr bezahlen (die Kerichthaufen wurden deshalb aber auch nicht kleiner) usw. Einen ganz heissen Typ bekam ich von einem deutschen Skipper, TIM die italienische Telecom verkauft für 49.00 € einen USB Stick mit SIM Card für 2 x 100 Stunden Internet pro Monat, jeder weiter Monat 20.00 €.

Dies haben wir natürlich sofort gemacht und für Griechenland braucht es nur eine neue SIM Card. Uebrigens funktioniert die SIM Card in Swisscom Einschub nicht.

Damit lässt es sich sehr praktisch mit Skype telefonieren, die Min.

0.026 Fr. im Festnetz in Italien, Schweiz und Deutschland. Im Internet sogar gratis.

Am Morgen des 2.Juli war es dann soweit, Ila ging auf die Fähre und wir liefen auch aus, praktisch Seite an Seite konnten wir uns noch zuwinken.

Wir segelten durch die vorgelagerten Inseln und liefen am Abend in La Caletta ein. Dort wies uns ein deutscher Skipper, Norbert mit seiner Frau Gudrun lägsseits an die Mole wo er auf der innenliegenden Seite an der Bugmooring lag, mit dem Heck zur Mole. Diese Plätze seien gratis für Durchreisende, sofern kein Wasser und Elektrisch bezogen würde. Dazu kam dann noch eine 20 Meter Nordica aus London mit dem Eigner, seinem Bruder

und einem deutsche Freund und so gab es wieder interessanten Erfahrungsaustausch. Ich erklärte noch Norbert mein Osram Wasserdessinfektionsystem mit UVC und stellte dabei fest das der Konterring aus Nylon mit Gewinde beim vorderen Wassertank gerissen war und auf dem Wasser schwamm. Also sofort auf dem vorderen Tank umschalten damit dieses Wasser gebraucht wird, den beim Segeln mit Lage läuft das Wasser oben aus dem Tank in die Bilge.

Am nächsten Morgen gings weiter nach Cala Ganone. auch dort gab es eine Art Klagemauer, festmachen mit Buganker und Heckkleinen. Auch dort kein Wasser und Strom. Jetzt sieht man's doch, Wasser ist ein wertvolles Gut das man nicht einfach verbrauchen sollte wenn andere Möglichkeiten vorhanden sind. Stadtrundgang und einkaufen, kochen an Bord.

Am nächsten Tag gings nach Arbatax. Dies ist ein grösserer Hafen mit Profiwerften wo ich hoffte die erforderlichen Niro-Spannringe für die Tankreparatur zu bekommen. Zuerst nach St. Maria Navarese, schöne Marina, keine Infrastruktur und sauteuer (47.00 € für 10.96 m). Also direkt nach Arbatax. Dort wars billiger, die Infrastruktur viel besser und das Clubrestaurant sehr gut und gar nicht teuer. Dort blieben wir zwei Tage, erhielten das Spannband und reparierten die Fassung der Osram Puritec Desinfektionsanlage, der Tank war wieder dicht. Uebrigens stellte Norbert in der Zwischenzeit fest dass das Ding nicht mehr produziert wird. Wahrscheinlich gab es zuviele Reklamationen. Dabei lässt sich das Teil mit ein wenig Fantasie so gut reparieren und verbessern. Dann kam der Fäkalientank daran. Kurt hat entgegen meinen ausdrücklichen Instruktionen in St. Louis sur Rhone auf dem Land, die Toilette benutzt und natürlich Papier hineingeschmissen, mit dem Erfolg dass die Füllstandsanzeige ausser Betrieb gesetzt wurde. Sie zeigte seit da nur noch ganz voll an. Und in der Türkei brauche ich die funktionfähig. Ich möchte keine Details über diese Arbeit schreiben, nur kurz es war eine Riesenschweinerei. Auf jedenfall habe ich Kurt eine Rechnung dafür gestellt.

Interessant ist das wir in dieser Zeit etwa 1/3 der Strecke segeln konnten und den Rest unter Motor mit Segelunterstützung gefahren sind.

Jedenfalls sinkt unser Stundeverbrauch der bis Port St.Louis noch knapp 3.0 Liter in der Stunde betrug, stetig und bis heute bin ich unter 2.0 Liter. So hatten wir auch nie ein Problem mit Strom.

Nach Arbatax gings nach Porto Corallo, und am 7. Juli nach Villasimius am Südostende von Sardinien. Dort entschieden wir uns zu ankern. Am nächsten Morgen segelten wir mit Super Wind aus SE Richtung Cagliari.

Schön wäre es gewesen, aber nach 3 Meilen war die Herrlichkeit vorbei und der Wind kam ganz schwach von vorne. Also wieder einmal Dieselwind.

In der Marina del Sole in Cagliari blieben wir zwei Nächte, schauten die Stadt an, und sind in der Altstadt dort essen gegangen wo auch die Sarden essen. Es war ausgezeichnet und überhaupt nicht touristisch. Nach den Einkäufen ging es dann wieder nach Villasimius. Diesmal aber 3/4 der Strecke mit echt segeln. Dort wieder Ankern. Dann haben wir eine ordentliche Portion Reis und Teigwaren gekocht um auf der Ueberfahrt nach Sizilien genügend Pastasalat machen zu können.

Am 11.7. morgens um 07:55 gingen wir Anker auf und setzten den Kurs nach Isola Marettima vor Sizilien ab. Zeitweise mit Segel, aber der Wind war so schwach dass der Motor permanent mitlaufen musste.

Am 12.7. um 19:30 ankerten wir vor dem Hafen von Scala Nuovo di Marettimo bei steinigem Ankergrund. Am anderen Morgen früh weckte uns das beliebte Geräusch eines nicht unbedingt 100% haltenden Ankers. Der Wind hat in der Nacht gedreht und kam S-SW mit Bf. 4. Also Anker auf, mit Motor Luv gewinnen und viel zu schnell konnten wir segeln, dabei sollten wir noch Batterien laden. Das Batterieladen verschoben wir auf unbestimmte Zeit aber im Mittelmeer kommt die nächste Flaute relativ schnell. Genau so war es, ab 14:00 Klüver & Fock einrollen und Motor an.

So fuhren wir weiter bis Cabo San Vito, wo wir wieder ankerten und von unserem Pastasalat und Rotwein lebten. Dann am nächsten Tag gegen Mittag nach

Morgenschwimmen, Anker auf und Kurs Palermo, wo wir abends eintrafen. Die Tankstelle war leer und bescheerte uns eine Gratisnacht.

Am Morgen musste ich sowieso nachtanken, 217.0 Liter und der errechnete Stundenverbrauch lag bei 1.964 Ltr/Std.

Napoli sehen und dann sterben heisst es. Genau so für Palermo. Eine sehr interessante Stadt mit sehr schönen Bauten, ein Besuch in der italienische Nationalbank um meine letzten Liras zu wechseln, welche ich in irgend einer Schachtel beim aufräumen fand (211'000 Lira = 105.00 €) Überall Strassenhändler und viel Leben. Ich wollte mir noch ein neues Schlauchboot zulegen, aber die Preisvorstellungen des Shipchändlers in Palermo deckte sich überhaupt nicht mit meinen Vorstellungen. Er erzählte mir etwas von der hohen Qualität der Arimar Schlauchboote, Made in Italie und nicht China. Aber UV Strahlung macht die besseren und die schlechteren genau so schnell kaputt, also reicht eines für den halben Preis. Also fix bei SVB in Bremen bestellt.

Am Abend Umzug in der Stadt, Riesenfeuerwerk im Hafen und nachdem der von uns organisierte Taxi Fredy am Morgen des 15.7. um 06:45 abholte und zum Flughafen fuhr, wollte ich einkaufen gehen. Doch grosser Irrtum, es war Santa Rosalia und praktisch alle Händler und Geschäfte hatten zu. Bei einem Strassenhändler konnte ich einige Früchte und Gemüse kaufen, zu trinken hatte ich noch genug und somit entging ich für dieses Mal dem Hungertod und stellte beim wieder an Bord kommen fest dass der Batterielader (elektronisch mit 2 x 40 Ampere Ladestrom) durchgebrannt war.

Am Mittag legte ich ab und motorte und segelte auch ein wenig nach Céfalu. Dort vor dem alten Hafen lagen schon einige Yachten vor Anker.

Um 20:30 trudelte ich dort ein und gesellte mich zu ihnen.

In Céfalu blieb ich bis zum Morgen des 17.7. Ich pumppte mein altes Schlauchboot auf, die Klebestellen mit dem Heckbrett haben sich teilweise gelöst und lassen sich nicht mehr richtig kleben. Dabei geriet das Heck des Gummibootes unter meine Badeleiter und ein 3 cm langer Riss war das Resultat. Also Schlauchboot auf das Deck, Rearaturset geöffnet, Gummilösung auch nicht mehr die neueste und genau so war es auch, der Scheisskleber hat nicht gehalten. Aber für was habe ich dann das ultimativ geniale gelbe Betonklebband von Tesa an Bord? Rissstelle mit Aceton gereinigt, ein Streifen Betonklebeband darauf, gut aufmassiert, Boot aufgepumpt und siehe da, das Ding hält. Jedenfalls konnte ich damit an Land rudern, den Motor getraute ich nicht zu montieren, die Gefahr das er sich mit dem angeschraubten Heckbrett verabschiedet, war mir doch zu gross. Also Grosseinkauf in Céflu mit rotem Dennersack, Transportwagen mit Faltkiste und Rucksack. Proviant für die nächsten 5 Tage. Ein Supermarkt war schnell gefunden, das einkaufen konnte beginnen. Uebrigens warum ich den Supermarkt vorziehe? Ganz einfach, der ist klimatisiert. Bier und Mineralwasser brauchte ich auch noch. Die ganze Fuhre wieder zum Schlauchboot gekarrt, ein wenig nachgepumpt und schon konnte ich wieder zurückrudern. Diesmal mit dem Wind in Rücken.

Wieder verproviantiert sah die Zukunft wieder rosiger aus.

Am nächsten Morgen dann Anker auf und Kurs Ost. Kein Wind, also Motor.

so ging es 47 Meilen weiter bis in eine Bucht westlich des Hafens von San Orlando. Wieder Ankern eine ruhige Nacht und wieder weiter nach Vulcano, Eolische Inseln. Ankern in der Bucht von Porto di Ponente. Der Wind blies leicht Richtung Südost, der Vulcan rauchte leicht vor sich hin, sehr romantisch und so blieb mir der penetrante Schwefelgeruch erspart. Diese Inseln wären allein 2-3 Wochen wert, jedoch allein mit dem Risiko schneller Wetterumschläge und schlechter Ankergrund, lieber nicht denn ich kann das Boot nicht einfach allein am Anker zurücklassen.

Und überhaupt brauchte ich zuerst ein neues Schlauchboot.

Am 19.7 segelte ich dann nach Milazzo, zuerst mit der obligaten Motorunterstützung, später kam dann Wind auf. Vorher hörte ich eigenartige schleifende Geräusche vom Motor, aber nur bei mittleren Drehzahlen. Also war ich erleichtert als ich das Teil abstellen konnte.

Ich setzte meinen Kurs nach Milazzo so ab, das noch reichlich Reserven nach Lee blieben, Meine Ahnung bestätigte sich, der Wind legte immer mehr zu und drehte von

Nord über Nordost zu Ost. Es wurde Zeit für das erste Reff. Dann weg mit dem Klüver und Fock ausgerollt. Später kam das Grossegel auch noch ganz weg und nur mit Fock und Besan gings zügig nach Milazzo. Ich war froh das ich mir Resehöhe geschaffen hatte, ich kam ziemlich knapp am am Steuerbord liegenden Cabo Milazzo vorbei. Da ich den Motor richtig kontrollieren wollte, der Batterielader ausgemessen werden musste und noch Störungen an der Kühlbox vorlagen ging ich in die dortige Marina. Mich traf fast der Schlag - 80.00 € für eine Nacht für ein 11 Meter Schiff und dazu noch 10.00 € für Wasser und Strom. Erst später erfuhr ich das die andere Marina ausserhalb des Stadthafens "nur € 60.00 mit Wasser & Strom gekostet hätte, Also sofort an die Arbeit, Schiff abspühlen und vom Salz befreien, Verstärkte Stromzufuhr zur Kühlbox installieren und Ladegerät ausbauen und prüfen.

Alles nützte nichts, die interne Sicherung war in Ordnung, wahrscheinlich ist irgend ein Transistor ich den Halbleiterhimmel entschwebt. Am nächsten Morgen Tel. mit SVB Versand in Bremen. Die hatten ein Teil meiner Schlauchbootbestellung nicht an Lager, darum war auch noch nichts abgeschickt worden. Sofort die benötigten Ersatzteile dazubestell und sofort spedieren lassen, das war das wichtigst an diesem Morgen. Dann einkaufen. Beim Passieren des Marinabüros erklärte mir die Bürodame wenn ich nicht bleibe, müsse ich vor 12.00 Uhr auslaufen. Nicht mit mir, ich brachte ihr ziemlich energisch bei das ich für 24 Stunden bezahlt habe und dann auslaufe wenn ich mit meinen Arbeiten fertig bin. So war es auch, im Laufe des Nachmittages bin ich dann 500 Meter weiter östlich, direkt neben der Tankstelle vor Anker gegangen. Dort lag schon Dave, ein Engländer mit seiner Ketsch und Familie. Dann kam noch ein weiterer Segler dazu, ein Italiener der ein wenig deutsch sprach, er hat in späten 50er Jahren in Deutschland studiert. Schon ein älteres Semester aber Topfit. Mit ihm konnte ich dann später nochmals an Land, es fehlte noch einiges vor allem Bier. Wir lagen dort genau richtig, denn einige 100 Meter Richtung Oelhafen gab es einen sehr günstigen Supermarkt. Dort konnte ich mich mit dem was ich im Laden um die Ecke in der Stadt nicht gefunden habe, eindecken.

Am Morgen früh des 21.7 verliess ich Milazzo in Richtung Messina. Wind bis Messina schwach. Bei der Einfahrt in die Strasse von Messina gab es trotz Nipptide erheblichen Gegenstrom. Ich hätte selbstverständlich auch den Südstrom nutzen können, aber der ist am Morgen früh und am späten Nachmittag. Also Augen zu und durch. Ich wurde von 5 auf 1.7 Knoten Speed über Grund abgebremst. Ich schlich ganz am rechten Ufer entlang und nutzte den Neerstrom (Gegenstrom durch Verwirbelung). Relativ rasch war der Spuk vorbei, Nordwind kam auf und ich konnte wieder segeln. Es waren noch Schwertfischer unterwegs, Die Boote haben einen hohen Gittermast für den Ausguck und einen Bugspriet der doppelt so lang wie das Boot ist, für den harpunierer. Es sieht sehr eigenartig aus. Gegen Abend kam Bewölkung auf, im Landesinnern Gewitter und einige Meilen nach Messina in Tremestieri bei einem Verladehafen für LKW's ankerte ich. Kaum geankert, wurde ich schon von der Guardia Costera kontrolliert. Alles war O.K und sie trollten sich davon.

Am nächsten Morgen, der Wind drehte sich auf aufländig und ich hatte das Gefühl der Anker gebe zeitweise leicht nach. Das sind so Momente, wo es einfach den sechsten Sinn braucht der einem aus dem Bett wirft. Um 6.10 Morgens Anker auf und weiter Richtung Taormina. Wieder einmal konnte ich zeitweise segeln. Um 13.00 kam ich dort am und wurde schon wieder kontrolliert. Diesmal wollten sie auch den Fahrausweis sehen. Dies durften sie, alles war ok. Hinter Taormina in der Bucht sind Bojen ausgelegt. Kostenpunkt für ein 11 Meter Boot für eine Nacht 45.00 €.

Dafür wird man mit dem Schlauchboot abgeholt und darf den Badestrand des Hotels benutzen. Ich verzichtete auf diesen Service und ankerte.

Dies taten auch viele andere, die Bojen waren nicht sehr begehrt. Es war sehr ruhig und gemütlich und ich blieb bis zum 25.7 in Taormina.

Am Morgen des 25.7 ging ich Anker auf und segelte Richtung Riposto. Nach meinem schlaun Buch über italienische Küsten sollte Riposto sehr günstig sein. Ich war im Sommer 2003 mit Peter und Monika schon einmal dort, damals konnten wir noch gratis liegen. Um



12:30 Uhr war ich dort, fragte deutsche Segler was den die Nacht kostet und staunte. Die bezahlten für eine 43 Fuss Wauqiez Yacht 135.00 €. Strom und Wasser supplement. Das haben sie aber dazu gehandelt. Markten hin oder her, kein Ort für mich, ich verliess schleunigst die Marina und ankerte vor dem Hafen. Am Abend kamen Gewitter über Taormia auf. Ich verholte in den Hafen an eine Frachtermole. Kaum festgemacht erhielt ich Besuch von einem Mitarbeiter der Hafenverwaltung. Er sagte mir das am Morgen um 6:30 die Arbeiten an der Mole beginnen, selbstverständlich dürfe ich da übernachten, nur müsse ich am Morgen früh aufstehen. Kein Problem, er wünschte mir angenehme Nachtruhe und ging von dannen. Ich war froh im Hafen zu sein, draussen war es die ganze Nacht ziemlich ungemütlich.

Wie versprochen war ich um 06:00 auf und verliess Riposto. Riposto am Fuss des Aetnas bietet eigentlich nur ursizilianisches Einkaufen, aber sonst findet man kaum eine Trattoria. Wieder Wind aus Nord 3-4 schön wieder zu segeln. Das schleifende Geräusch im Motor ist übrigens noch vor Messina verschwunden wie es gekommen ist. Dafür säufft der Motor Kühlwasser des inneren Kreislaufes.

Genauer gesehen säufft er es nicht, sondern es tropft aus dem Rohrbogen des Rücklaufrohres welches vom Motorblock zum Wärmetauscher führt. Es sieht ganz nach Arbeit aus. Während des Segelns bildete sich hinter mir auf 230 Grad ein gewaltiger Gewitterambos. Es sah scheusslich aus. Ich startete den Motor, barg die Segel und schaltete das Radar ein. Ich wollte wissen wie weit das Ding von mir weg war, es waren 3 Meilen (ca

5.5 Km). 2-3 Rüssel waren auch zu sehen. Wenn Wasserhosen kommen und die gibt es in dieser Gegend ist es vorteilhaft keine Segel gesetzt zu haben. Gut, das Ding kam nie näher als diese 3 Meilen, überholte mich mit Blitz und Donnerrollen, der Kopf an der Spitze sah aus wie der Zyklop der Odysseus die Steine nachschmiss und löste sich auf. Dann war ich auch vor dem Hafen vor Catania. Dorthin habe ich auch mein neues Schlauchboot und den neuen Landstromlader bestellt. Ich fragte mich was hier die Nacht kosten wird und ob es eine Gelegenheit zum Gratisliegen gibt. So kam ich zum Circolo Nautico Catania NIC. Angenehm überraschte mich dessen Preise 35.00 € nie Nacht inkl. Strom, Wasser, Dusche und Toilette, Anlage bewacht. So legte ich dort an und fing sofort mit dem Kühlwasserproblem an. Alternator ausgebaut, Kühlwasserschläuche demontiert, Kupferrohr vom Motorblock demontiert und kontrolliert. Und siehe da, vor dem 180 Grad Rohrbogen eine sehr schlechte Lötstelle, an dem vom Profi für teures Geld angefertigten Teil. Dies nach 500 Stunden Laufzeit. Also Gasflasche ausgepackt, Brenner angeschlossen, das Ding richtig gereinigt und die schlechte Stelle mit der Messingdrahtbürste geputzt. Dann wärmen und Lötzinn in die Rohrverbindung fließen lassen. Das ganze mit Luftdruck auf Dichtheit prüfen. Es ist dicht. Alles in umgekehrter Reihenfolge wieder zusammengebaut und die Oel auffangbleche unter dem Motor gereinigt. Probelauf und alles ist im Moment wieder gut. Zwischendurch habe ich noch Mike kennengelernt. Mike segelt auf einer Sunbeam 40 mit seinen drei Töchtern von Kroatien nach Palma di Mallorca. Am Tag drauf sind noch seine Frau, sein Sohn und sein Bruder angekommen, sie segeln mit bis Mallorca. Am Abend sind wir alle zusammen in die Stadt zum Essen gegangen. Es war ein wirklich schöner Abend. Am Morgen danach sind sie dann Richtung Messina lossegelt.

Mittlerweile wurde es Zeit DHL angerufen, wo ist meine Sendung ? Wir mussten diese umadressieren weil ich in einer anderen Marina gelandet bin als vorgesehen. Diese wäre teurer und lärmiger gewesen. DHL Italien stellte fest das das Paket auf Ende Woche in Catania sein sollte und so war es auch. Gestern erhielt ich von Herrn Carsten Kok die Meldung das es heute kommen sollte und heute Mittag ein Anruf der Auslieferungsstelle ob ich zwischen 14:00 und 17:00 anwesend sei.

Niente Problema antwortete ich und um 16 Uhr kam die Sendung.

Mittlerweile ist der Landstromtransformator schon eingebaut, er lädt und alles ist wieder verstaft. Morgen oder am Sonntag gehts weiter Richtung Peleponnes.

Wie schon im ersten Bericht erwähnt: ich habe Platz für ein bis zwei Mitsegler. Wenn jemand Lust und Laune hat, Mail oder SMS geben, ich rufe mit Skype zurück.

So das wars, ich hoffe das ich demnächst auch ein paar Fotos senden kann

Liebe Grüsse

SY Alliage Hansruedi Erismann