

Abschlussfahrt 2011

Am **17.09.2011** fuhr ich mit dem Bus allein nach Ried. Hier sollten 8 Mädels und Burschen zusteigen, bzw. den Bus übernehmen, die ich noch nicht kannte. Die Spannung war diesbezüglich groß. Segelerfahrung hatte niemand, die ersten Tage würden aber zeigen, ob segeln machbar war. Ich holte um 04:00 Uhr Thomas in Tettenweis ab, der den zweiten Bus nach Ried steuerte. In Ried war zunächst großes Hallo. Die Teilnehmer an der Abschlussfahrt hatten nach der Besprechung, die vor einigen Wochen stattgefunden hatte, Unmengen an Proviant und Getränken eingekauft. Lediglich Wasser musste in Kroatien beschafft werden. Nachdem die Busse im Kofferraum bis unter die Decke vollgestopft worden waren, ging die Fahrt los, nach Funtana in Kroatien. Wir nahmen die Strecke über Salzburg und die Tauern-Autobahn. Die Fahrt verlief mit einigen kurzen Pinkelpausen und einem Stau vor dem Karawankentunnel ohne besondere Probleme. Am Vormittag kamen wir in Funtana an. Die Tortola, eine Bavaria 49, war bereits bezugsfertig. Auf die Leonardo, eine GibSea 43 musste noch gewartet werden. Die Tortola war „mein“ Schiff, die Leonardo hatte sich Thomas reserviert. Die Crew auf der Tortola setzte sich wie folgt zusammen:



Anna und Margit belegten die Schlangengrube.

Wolfgang und Christian, die backbordseitige Bugkoje, Markus, genannt Max und ich, nisteten uns in der Steuerbordbugkoje ein. Im Heck machten es sich auf der Backbordseite, Lilli und Melli bequem, während die Steuerbordseite Julia und Martina bezogen. Ich war mit dem Einräumen relativ schnell fertig. Seesack in die Koje und dann ins Kaffee verholen. Irgendwann kam Thomas Riegg vorbei, der die Schiffe betreut und wartet. Er übergab mir die Schiffspapiere und kassierte die obligatorische Pauschale, welche die Endreinigung und die in Kroatien vorgeschriebene Kurtaxe enthielt. Irgendwann war auch die Leonardo bezugsfertig und wurde belegt. Nachdem noch festgestellt wurde, was noch einzukaufen war, fuhr für die beiden Boote eine kleine Mannschaft zum Einkaufen.



Nachdem sie zurück waren, führten wir die Schiffsübernahme mit einer Grundeinweisung durch.

Auf die Information, dass bei Sturm, oder in der Nacht, grundsätzlich die Rettungswesten getragen werden müssen, machte sich etwas Verunsicherung breit. Auch die Anwendung der Sicherheitsleinen wurde besprochen und gezeigt. Bei der Inspektion des Ankers entdeckten wir, dass von der Vorgängercrew eine Menge Müll in der Vorpiek hinterlassen worden war. Da ich üblicherweise auch die Wassertanks befüllen lasse, zeigte sich, dass in den vorderen Wassertank noch eine Menge an Wasser passte.



Danach beschlossen wir zusammen mit der Leonardo-Crew, noch bis Pula zu fahren und im Stadthafen festzumachen. Der Wetterbericht meldete starken Wind mit ca. 5 Beaufort, der in Böen auffrischen konnte.

Vor der Küste von Istrien war noch mit relativ geringem Wellengang zu rechnen. Auf dem Kvarner aber konnte bei den Windverhältnissen eine unangenehme Welle stehen. Deshalb die Entscheidung nicht durchzufahren und den Kvarner nachts zu überqueren, sondern in Pula einen Stopp einzulegen.

Nach dem Ablegen wurden die Segel gesetzt und dabei die verschiedenen Leinen besprochen. Z.B. dass alle Leinen, mit denen die Segel gestellt werden, Schoten heißen. „Delphin-Alarm“ hieß es plötzlich. Vor dem Leuchtturm Ivan, kam uns eine Gruppe Delphine entgegen, die für entsprechendes Aufsehen sorgte. Die Delphinjäger kamen leider kaum zum Schuß und so kommt es, dass kein Delphinbild zum Beweis beigebracht werden kann. Danach ging es ganz ruhig weiter und die Mannschaft oder besser Frauschaft, verteilte sich an Deck.



Um 18:00 Uhr war die erste Sécurité-Meldung, die aber von Ancona Radio ausgesendet wurde, zu empfangen. Nachdem für uns die Meldungen von Rijeka Radio von Bedeutung sind, wurde die Meldung nicht mitgeschrieben. Um 20:00 Uhr kamen wir in Pula an. Die Ansteuerung durch die Tonnenstrasse war spannend. Es war bereits dunkel und in der Hafeneinfahrt war ein beleuchtetes großes Schiff zu sehen.



Langsam tasteten wir uns heran, bis wir erkannten, dass das Schiff gedreht hatte und an der Hafenmole noch außerhalb des Stadthafens festmachen wollte. Wir passierten den Frachter hinter seinem Heck und

nahmen Kurs auf das Hauptgebäude der Marina. Es zeigte sich kein Mariniero, der uns einen Liegeplatz zugewiesen hätte. So nahmen wir Anlauf und legten uns rückwärts in eine Lücke zwischen zwei Schiffen. Max und Christian angelten sich eine Mooring-Leine und hangelten sich damit zum Bug.

Wir brachten inzwischen die Achterleinen aus und sicherten das Schiff. Dabei fiel mir auf, dass wir keinen richtigen Zug nach vorne hatten. Ich inspizierte deshalb die Moorings und musste erkennen, dass an beiden Seiten, die Mooringleinen von den Nachbarschiffen belegt waren. Die Beiden hatten natürlich noch keine funktionierende Mooring gesehen und deshalb die Leinen vom Nachbarschiff auf unsere Bugklampen gezogen und so den Zug nach vorne aufgebaut. Nachdem aber Bora mit Sturmstärke angesagt worden war, wollte ich mich mit eigenen Moorings absichern. Der Mariniero, der inzwischen doch erschienen war und die Leonardo eingewiesen hatte, zeigte sich auf meinen Hinweis, dass wir gerne einen Platz mit Mooringleinen hätten, ganz unwillig und stieg unwirsch auf unser Schiff um uns zu zeigen, wie eine Mooring zu befestigen sei. Nachdem auch er feststellen musste, dass keine eigene Mooring für uns zur Verfügung stand, wollte er uns ganz an den Anfang des Steges legen, an dem die größte Helligkeit durch die Steglampen und der größte Lärmpegel durch das unmittelbar anliegende Restaurant und die darunter liegende Bar, herrschte. Nachdem in direkter Nachbarschaft dieses Platzes eine



sehr, sehr große (und wohl auch teure) Motoryacht lag, er von meinen Fahrkünsten offenbar nicht so überzeugt war, dass ich in dieses Monstrum keinen Kratzer machen

würde, wies er uns einen Platz auf der anderen Seite der Marina zu, an dem nach seiner Meinung das Anlegen einfacher war. Nach einem perfekten Anlegemanöver, wir standen mit dem Heck zum Steg, ca. 50 cm vom Steg entfernt und konnten selbst, ohne zu springen und nass zu werden, das Schiff verlassen. Er sprang aber wieder auf unser Schiff und brachte selbst die Mooringleinen auf Spannung. Wir ließen ihn gewähren, auch wenn Christian und Max sich übergangen fühlten. Er wollte vermutlich angesichts so vieler hübscher Nixen an Bord, zeigen, was in ihm steckte. Nach dem Anlegemanöver wurde festgelegt, dass noch etwas zu Essen zur Hochstimmung beitragen könnte. Nach dem Besuch in der Pizzeria, in der wir an einen Tisch gequetscht wurden, so dass sich die Crew aufspaltete und ein Teil an einem entfernten Tisch Platz nahm, ging ich zurück zum Schiff, während die Burschen und Mädels das Nachtleben von Pula ergründen wollten. Wann sie wieder auf das Schiff kamen, blieb mir verborgen, da ich zu diesem Zeitpunkt bereits tief und fest in der Pflicht geschlafen hatte.

Sonntag, 18.09.2011

Am Sonntag wurde Morgens im Wetterbericht der Küstenfunkstelle gemeldet, dass der Wind moderat sei und erst am nächsten Tag zulegen würde.

Wir legten um 10:00 Uhr ab und nahmen Kurs auf den Kvarner. Nach der Kvarnerüberquerung war geplant, Maly Losinj oder Ilovic anzulaufen. Zunächst war der Wind mit ein bis zwei Windstärken sehr schwach und wir verließen unter Maschine den Stadthafen von Pula. Erst auf dem freien Wasser legte der Wind etwas zu, wehte aber aus Südwest, so dass wir genau gegenan fahren mussten. Im Laufe des Nachmittags wurde der Wind noch stärker und erreichte in Böen, passend zu den Sturmwarnungen, bis zu 7 Windstärken. Wir setzten das gereifte Groß und die Genua nur als Fock. Der Kurs auf Unje konnte nur mit Mühe gehalten werden. Kurz vor der Küste von Unje bargen wir die Fock und fuhren unter Maschine direkt gegen den Wind, an der Westküste von Unje entlang. Über Funk erhielten wir die Meldung, dass auf der Leonardo einige Seekrankheitsfälle zu beklagen waren, während sich bei uns nur leichtere Fälle ohne Opferdrang zeigten. Nicht einmal ich war seekrank und das, obwohl ich ansonsten bei leichtem Wellengang bereits die Reling aufsuche. So fuhren wir an Unje entlang, setzten, sobald möglich, wieder die Fock und segelten durch den Durchlass zwischen Unje und der südlich gelegenen Insel hindurch zur Bucht Maracol. Der Wind hatte inzwischen beständige 5 Windstärken. Das Festmachen an einer Boje gestaltete sich sehr schwierig. Die Tortola war mit einem Relingsnetz ausgestattet, so dass liegend die Boje nicht aufgenommen werden konnte. Nachdem die Boje aber bereits mit dem Bootshaken gefasst worden war, dem Druck aber nicht standgehalten werden konnte, ging der Bootshaken über Bord und versank, bevor wir ihn wieder erreichen konnten. Daraufhin versuchten wir rückwärts die Boje zu erreichen, was auch gelang. Durch den oberen Ring wurde eine Sicherungsleine gezogen. Dem folgten mehrere weitere Anläufe, die dazu dienten, eine weitere Leine durch den unteren Ring zu ziehen. Der vierte Versuch war von Erfolg gekrönt. Bevor die Leine aber an den Klampen befestigt werden konnte, war der Zug auf die erste Sicherungsleine so groß, dass die Eisenstange, die durch die Boje gezogen war, abriss und wir mitsamt der Boje abtrieben. Der untere Ring sank zusammen mit dem Befestigungsseil zu Boden.

Die Boje wurde gerettet und an Bord genommen. Dann brachten wir, eine Erfahrung reicher, das Dingi ins Wasser und Max übernahm die Aufgabe, vom Dingi aus, die Leine einzufädeln. Die Leine wurde vorbereitet. Ein Ende bereits an der Mittelklampe befestigt, das andere Ende, Max in die Hand gedrückt. Der Anlauf gestaltete sich problemlos und Max führte die Leine durch den unteren Ring und gab sie sofort an Bord zurück. Dieses Mal konnte die Leine schnell genug an der Bugklampe befestigt werden. Danach wurde die Klampenbelegung der Mittelklampe gelöst und das Leinenende an die zweite Bugklampe geführt. Danach lagen wir sicher an einer der Mooringbojen, die Leonardo in Rufweite an einer weiteren Boje. Unser Bojendrama wurde von einem weiteren Boot beobachtet. Ob Mitleid oder Schadenfreude überwiegen konnten wir nicht einschätzen. Aber zumindest hatten sie einen sehr guten Platz für das Hafenkino, zu dem wir einen guten Anteil beisteuerten.



Danach ging ein Teil der Crew zum Baden ins Wasser und besuchte die Leonardo-Crew.



Max drehte eine Runde in der Bucht und tauchte unseren Bootshaken wieder hoch und ersparte uns damit, einen neuen Bootshaken im nächsten Hafen kaufen zu müssen.

Noch am Abend kam der Bojenmeister vorbei. Zu unserem Erstaunen wollte er kein Geld, sondern informierte uns über die Sturmwarnung, die von Rijeka Radio verbreitet worden war. Nachdem wir nicht gefragt worden waren, drängten wir ihm das Thema der kaputten Boje natürlich nicht auf. Bald darauf wurde es dunkel. Ich schaltete das Mooringlicht = Ankerlicht ein. Die Sichtkontrolle ergab, dass kein Licht auf dem Masttop leuchtete. Nachdem eine Reparatur um diese Zeit nicht in Frage kam, schaltete ich das Steamlight, das funktionierte, ein. Um 21:40 schreckte ich auf, als eine PAN PAN-Meldung angekündigt wurde. Rijeka Radio verbreitete die Information, dass vor der Insel Plavnik „red Rockets“ gesichtet worden waren. Das heißt, dass ein Schiff in Seenot war. Diese Nachricht verdeutlichte mir wieder, dass auf dem Wasser mit sehr viel Respekt an die Manöver gegangen werden muss. Ich hatte aber unbegrenztes Vertrauen in unser Schiff, die Tortola. Nachdem sich der Notfall aber nicht in unserer unmittelbaren Reichweite befand, begaben wir uns



nach einem opulenten Abendessen zur Nachtruhe. Gerade als ich in

meinen Schlafsack gekrochen war, wurde eine Sécurité-Meldung angekündigt. Ich wand mich also wieder aus dem Schlafsack und verholte mich ans Funkgerät. Für den nächsten Tag wurde Wind mit einer Stärke von 30 Knoten, in Böen bis 55 Knoten angekündigt. Das ist immerhin Sturmstärke. Diese Front zog aber noch in der Nacht über uns hinweg.

Montag, 19.09.2011

Um 03:15 wurde ich aus den Träumen gerissen. Ein infernalischer Lärm durch Donnerkrachen, deutete an, dass in unmittelbarer Nähe ein Blitzeinschlag passiert sein musste. Ich schaute ich auf die Uhr und dann einmal aus dem Niedergang ums Schiff. Auch aus den Kojen erschienen Köpfe und es wurde diskutiert, ob so ein Gewitter gefährlich sein könnte, wenn man sich auf dem Schiff befand. Nachdem wir zu keiner eindeutigen Lösung kamen, das Gewitter inzwischen weitergezogen war, gingen wir wieder schlafen. Am Morgen hatten wir Windstärken zwischen 3 und 5 Beaufort, also idealen Segelwind.



Nach dem Morgenbad mit anschließendem Frühstück, legten wir um 10:30 von der Boje ab und nahmen Kurs auf Maly Losinj, das quasi genau vor der Haustüre lag. Trotzdem konnten wir auf dem Weg die

Einmeterwellen genießen, die verdeutlichten, dass eine Kvarnerüberquerung mit den aktuellen Bedingungen keinen Spaß machen würde. Alle waren heilfroh, dass wir dieses Teilstück bereits am Vortag zurückgelegt hatten.

Nach zwei Segelstunden, mussten wir die Segel wieder bergen, weil wir in der Hafeneinfahrt von Maly Losinj waren. Um 12:50 waren wir laut Logbuch in der ACI-Marina von Maly Losinj fest.

Der Wetterbericht meldete 15-24 Knoten Wind, und „localy Thunderstorms“. Letzteren Teil hatten wir ja in der Bucht bereits genossen.

Am Nachmittag brach die Crews zu einer Erkundungstour in die Stadt auf.



Als gegen 18:00 Uhr schwarze Wolken um uns aufzogen, machten wir, die Zurückgebliebenen und

inzwischen Zurückgekommenen, uns doch etwas Sorgen, weil noch nicht alle wieder an Bord waren.



Der Abend endete noch in einem herrlichen Fest auf der Tortola. Der harte Kern harrte bis 04:00 Uhr aus und ging quasi zum Aufstehen auf die Leonardo.

Dienstag, 20.09.2011

Um 09:00 Uhr war der Wind im Hafen bei 3-4 Windstärken und der Wetterbericht meldete nach wie vor, dass auf der Nordadria bis zu 55 Knoten Wind herrschen sollten. Der Montag war der Tag der Entscheidung. Nachdem auf der Leonardo einige Personen unter Seekrankheit zu leiden hatten, entschlossen sie sich im Hafen zu bleiben. Wir hatten uns entschieden, nach Ilovic zu fahren und wenn möglich auf die Insel Olib überzusetzen. Um 12:30 legten wir in Maly Losinj ab und fuhren unter Maschine bis zur Hafenausfahrt.



Dann wurde das Vorsegel nur als Fock gesetzt und das Rollgroß nur bis zum Ansatz des Rodkicks herausgezogen. Mit dieser Besegelung fuhren wir zwischen 5 und 7 Knoten nach GPS. Es herrschte zwar starker Wind, aber da er aus

Nordost kam, gab uns die Insel Cres guten Schutz. Auf der Leeseite der Insel war keine Welle zu spüren, sondern wir fuhren durch nahezu spiegelglattes Wasser. Vor Ilovic ließ der Wind sogar noch nach, so dass wir überlegten, ob wir ausrefften sollten. Ich wollte damit noch warten, bis wir auf dem freien Wasser zwischen den Inseln waren. Später war ich froh über die Entscheidung, noch nicht auszurreffen, als zwischen Ilovic und Silba der Wind wieder auffrischte und Wellen zwischen einem und zwei Metern Höhe das Boot heftig schaukeln ließen. Wir umrundeten die Nordspitze von Silba und legten Kurs auf Olib an, das wir gegen 16:30 erreichten.



Nachdem wir festgemacht hatten und die Formalitäten mit dem Hafenmeister erledigt waren,

besuchten wir das Kaffee am Steg. Am Abend verholten wir dann in das Restaurant Amphora zu

einem ausgiebigen, hervorragend munde dem Abendessen. Danach ging's noch auf einen Sundowner, oder sagen wir besser Absacker (die Sonne war lange untergegangen) ins Kaffee. Mocchitos für die Crew und Long-Island-Icetea für mich. Der Barkeeper meinte es gar recht gut mit mir und schüttete eine Extraportion Rum in das Glas, so dass keine Cola mehr platz hatte. Nach diesem heftigen Abendtrunk gingen wir aufs Schiff, wo es weiterging mit Bacardi-Cola, Wein und Bier. Erste Tanzversuche scheiterten am mangelnden Platz unter Deck (vermutlich spielte auch der A-Pegel eine Rolle). Lilli hatte inzwischen die Tortola in Tabaluga umbenannt, was zweifellos leichter zu merken war. Von Lilli stammt auch der Spruch des Abends „Mit de Boardatn muaß ma aufpaßn“. Der komplette Zusammenhang ist leider wegen des allgemein vorherrschenden Pegels nicht mehr ergründbar.

Mittwoch 21.09.2011

Der Wetterbericht meldete abnehmende Windstärken. Der Luftdruck war wieder gestiegen, so dass wir einen Badetag planten. Um 11:00 Uhr legten wir in Olib ab und fuhren über die Nordspitze Silbas zurück nach Ilovic. Hier ankerten wir in der Südbucht U. Parzine, die einen dichten Tangteppich aufweist und die beim Baden und Schnorcheln, den Eindruck vermittelt, sich auf einem Besuch in einem übergroßen Aquarium zu befinden.

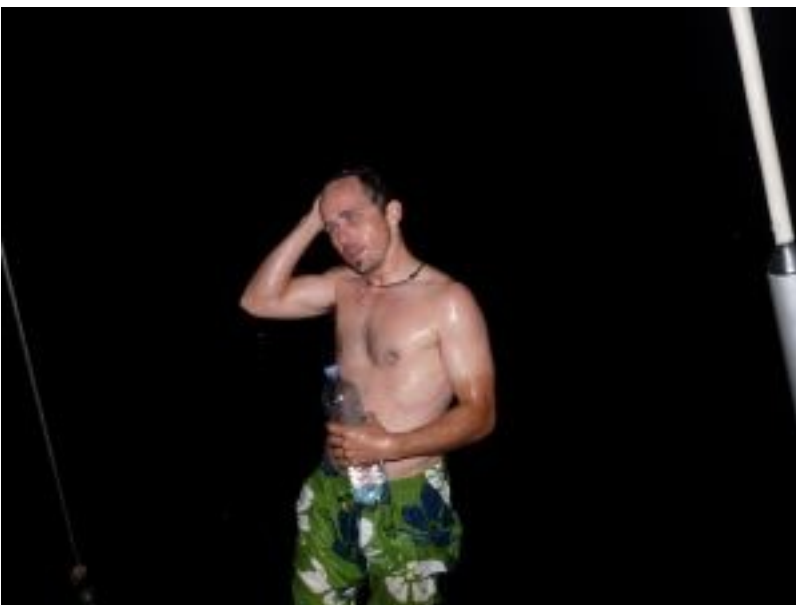


Hier war auch die nächste Delphinbegegnung. Das Bild zeigt Melly mit ihrem Spielgefährten.

Er fühlte sich offensichtlich auch an Bord recht wohl.



Die Ankerpause wurde auch zum Kochen genutzt und es wurden köstliche Spaghetti Carbonara kredenzt. Um 15:15 gingen wir schließlich Anker auf und fuhren durch den Ilovic-Kanal. Ich wollte am Kopfsteg kurz anlegen um zwei Einkäufer in den Ort abzusetzen. Aber der Wind stand recht ungünstig und drohte uns seitlich wegzudrücken, so dass die Gefahr einer Beschädigung der Schiffshülle nicht unwahrscheinlich war. Deshalb ließ ich den Plan schließlich fallen und wir fuhren aus dem Ilovic-Kanal wieder auf die Adria hinaus und nahmen Kurs auf die Insel Unje. Um 19:30 waren wir in der Bucht U. Maracol an einer Boje fest. Der Wind hatte weiter nachgelassen und der Himmel war wolkenlos.



So wurde wieder gebadet und der Abend klang ruhig aus. Wir beschlossen noch, nächsten Morgen bald aufzustehen und die Kvarnerüberquerung anzugehen. Als Zielhafen wurde Rovinj festgelegt.

Donnerstag, 22.09.2011

06:00 Uhr - „Reise Reise Aufstehen“ schallte durchs Schiff. In den Kojen wurde es langsam lebendig. Um 06:30 legten wir von der Boje ab und setzten die Segel (Genua und Groß) und fuhren bei 1-2 Windstärken langsam auf den Kvarner hinaus.

Das frühe Ablegen bescherte uns einen wunderbaren Sonnenaufgang.



Im Laufe des Vormittags frischte der Wind wieder auf und wir konnten einen Segeltag wie aus dem Bilderbuch, genießen. Gegen Mittag passierten wir den Leuchtturm Porer und setzten Kurs auf Rovinj ab. Von weitem ist die Insel vor dem Leuchtturm Ivan bei Rovinj zu sehen. Die busenförmige Erscheinung dieser Insel wurde Wolfgang als Ansteuerungsmarke erklärt. Nach einigen Minuten war die Insel aber querab zum Schiff. Nachdem bei dem ruhigen Wetterverhältnissen und Sonnenschein die Mädchen sich auf dem Vorschiff ausgebreitet hatten, kam die Frage auf, ob er sich etwa an Julia's Busen orientiert hatte, was er aufs Heftigste verneinte.



Wir fahren noch zum Tanken und machten schließlich um 16.00 Uhr, im Hafen von Rovinj zwischen zwei großen Motoryachten, deren Länge übertraf die der Tortola, fest.



Für den Abend war vereinbart, dass wir zusammen mit der Leonardo-Crew Essen gehen wollten, was auch in die Tat umgesetzt wurde. Beim Warten auf die Leonardo's kehrten wir in einem Kaffee ein und bestellten schon mal das erste Bier. Anna beobachtete dabei, wie eine Katze unter einem Auto herumschlich, als dieses im Begriff wegzufahren war. Sie verfiel in einen kurzzeitigen Schreikrampf, der ihr zumindest die gesammelte Aufmerksamkeit des belebten Platzes bescherte. Aber weder die Autofahrerin, noch die Katze ließen sich davon beeindrucken. Nach diesem Höhepunkt traf die Leonardo-Crew ein und wir wechselten vom Kaffee in das Restaurant, das Thomas kannte. Thomas und ich machten uns auf den Rückweg, da die Jungen noch die Feiernöglichkeiten der Stadt ergründen wollten. Wir trafen auf eine Musikgruppe, die Zigeunermusik machte und kehrten auf dem Rückweg noch in eine Bar ein. Thomas ein Bier, ich einen Long-Island-Icetea. Spätestens hier war deutlich zu bemerken, dass wir in einer Touristenhochburg waren. Der Long-Island-Ice-Tea hatte nichts mit dem zu tun, den ich auf Olib erhalten hatte. Später trafen nach und nach die Vergnügungssuchenden ein, die keine adäquate Feiernmöglichkeit gefunden hatten. Thomas und ich verließen schließlich die Kneipe wieder und gingen in die Marina um uns auf der Leonardo noch ein Bier, bzw. Bacardi Cola zu genehmigen.

Mit der ausreichenden Bettschwere ausgestattet, verholte ich irgendwann auf die Tortola, die an einem anderen Steg lag.

Freitag, 23.09.2011

Ohhhh, das Aufstehen fiel schwer. Sehr schwer, nach dem harten Abend. Lilli klagt über Nackenbeschwerden und ich vermittelte ihr eine Massage von Wolfgang. Zum Frühstück gibt es Suppe zur Elektrolytsubstitution und ich erfuhr, dass Bernie am Abend gesucht worden war. Er hatte bereits heftig getankt und war auf einem Boot mit österreichischer Besatzung gelandet. Dort war im offensichtlich weiterhin trinkbares eingeflößt worden, so dass er, nachdem er gefunden worden war, nur mehr mit tatkräftiger Unterstützung unserer Mädels auf die Leonardo verfrachtet werden konnte.



Bei schwachem Wind mit 1-2 Windstärken aus Nordwest wurde die Langeweile mit bordeigenen Möglichkeiten bekämpft.



Schließlich nutzten wir aber den schwachen Wind noch um bis Funtana weiterzusegeln. Hier ankerten wir in der Bucht und legten noch einen wunderbaren Badenachmittag ein. Als die Leonardo in die Bucht fuhr, war die Freude groß, weil die Tortola-Crew den Nachmittag noch gerne gemeinsam mit der Leonardo-Crew verbracht hätte. Die Leonardo nahm aber nicht Kurs auf uns, sondern fuhr an uns vorbei. Das Winken und Schreien unserer Mädels und Jungs wurde nicht beantwortet und wir beobachteten verblüfft, wie die Leonardo in der Hafeneinfahrt verschwand. Später holten wir den Anker herauf und fuhren ebenfalls in die Marina und machten fest. Wir erfuhren, dass die Crew des Nachbarschiffes bereits am selben Abend noch nach Hause fahren wollte. Nach der Schiffsübergabe an Thomas (aus der Marina), gingen wir am Abend das letzte Mal gemeinsam Essen in ein Restaurant nahe der Marina. Dann wurde das Schiff ausgeräumt, und das Gepäck schon in den Bus geladen.



Samstag, 24.09.2011

Um 05:00 Uhr hieß es das letzte Mal „Reise Reise Aufstehn!“. Danach verließen wir mit geteilten Gefühlen Funtana. Während die einen noch wehmütig zurückschauten, freuten sich die anderen schon wieder auf zu Hause und ihr bequemes Bett. Auf einem Segelschiff gilt halt die alte Weisheit nach wie vor: „Segeln ist die unbequemste Art für möglichst viel Geld von A nach B zu kommen. Diese Erfahrung mussten alle Mitsegler und Mitseglerinnen machen, die noch nie auf einem Segelschiff waren. Trotzdem hatte ich das Gefühl, dass es allen gefallen hatte und es wurden während der Heimfahrt bereits Pläne geschmiedet, wann wieder ein Törn unternommen werden könnte. Auf der Phyrn-Autobahn war keine Behinderung und wir konnten ohne Stau heimfahren.



