

Dieser Artikel erschien (in leicht gekürzter und abgeänderter Form) im Yachtmagazin OCEAN7 in der Mai/Juni-Ausgabe 2010:

Ein etwas anderer erster Segeltörn

Zwei Segelanfänger überstellen im August 2008 ihre neuerstandene Yacht von Mallorca nach Istrien. 1600 Seemeilen in drei Wochen. Unzählige neue Herausforderungen, Eindrücke und Erfahrungen.

Text: Birgit Hackl, Fotos: Christian Feldbauer

Es ist 6 Uhr morgens, die Dämmerung färbt den Himmel über der Marina von Porto Cristo auf Mallorca rosig. Während wir unsere neu erstandene Segelyacht zum Ablegen vorbereiten, werfen wir uns immer wieder lange Blicke zu. Heute beginnt die erste Etappe unsere Törns. Wir haben drei Wochen Zeit, um von Mallorca über Korsika, Sardinien und Sizilien unseren künftigen Heimathafen in Istrien (Kroatien) zu erreichen.

Der geplante Auslauftermin liegt schon drei Tage zurück, da uns eine Schlechtwetterfront mit Starkwind und Böen bis Windstärke 8 im Hafen festhielt. Jetzt wird die Zeit schon etwas knapp, wir wollen endlich los und freuen uns auf die vielen Seemeilen, die vor uns liegen. Doch wir sind auch nervös. Sehr nervös. „Tja“, werden Sie als erfahrener Segler sagen, „ein bisschen Nervosität gehört zu einer Törn Vorbereitung dazu“. Doch unsere Situation ist etwas anders: Wir sind vor genau einer Woche das erste Mal gesegelt (wenn man von Christians Schulsportwoche absieht). Ein Faktum, das wir den Besitzern der zahlreichen Gebraucht yachten, die wir in den letzten Monaten besichtigt haben, tunlichst verschwiegen haben. Wir wollten weder als Neulinge über den Tisch gezogen werden, noch für verrückt erklärt werden. Es genügt ja schon, wenn Freunde und Bekannte am Geisteszustand zweifeln.

Wie kommen also zwei Segelanfänger zu einer Alu-Blauwasseryacht mit Langfahrtausrüstung? Begonnen hat das ganze am Strand von Hawaii, als wir mit einem (verbotenen) Bier am Strand saßen und von den Inselparadiesen träumten, die da draußen im weiten Pazifik nur darauf warteten, von uns entdeckt zu werden. Doch wie sollten wir dahin kommen? Die Inseln, zu denen wir wollten, sind ja nur deshalb so unverfälscht und exotisch, weil sie ohne Flugverbindung für Touristen – wie eben uns – unerreichbar bleiben. Ein Dilemma also, für das wir mit Hilfe einiger weiterer Biere schnell eine Lösung gefunden hatten: wir mussten hinsegeln.

Wieder in unserer damaligen Wahlheimat England angekommen, begannen wir gleich alles an Segelliteratur zu suchen, und binnen weniger Wochen füllten sich die Regale unserer Wohnung mit einer bunten Mischung aus Fachliteratur und Reiseberichten. Die logische Konsequenz unserer Obsession war bald die Suche nach einer geeigneten Yacht: sie sollte solide aus Aluminium

oder Stahl gebaut sein, einen gemäßigten Langkiel und ein robustes Ruder samt Skeg haben.

Nun, nur anderthalb Jahre später, stehen wir an Bord unserer Traummyacht und können selbst noch kaum glauben, dass wir jetzt, nach nur einer Woche Training mit einem erfahrenen Skipper an Bord, gleich ablegen werden. Nur wir beide – und natürlich unsere Katze Leeloo – werden die nächsten drei Wochen auf unserer *Pitufa* (das ist Spanisch für Schlumpfine) unterwegs sein. Die wunderschöne von Sparkman & Stephens entworfene und 1988 in Australien gebaute Yacht bringt die 20 Jahre Segelerfahrung mit, die ihren Skippern fehlt. Wir verlassen uns auf unser theoretisches Wissen und hoffen, dass wir uns alles weitere Know-How unterwegs aneignen werden.



Unser erster Sonnenuntergang auf See

Mallorca - Korsika: super Segelwetter und der erste Auftritt unserer Windsteueranlage

Der erste Tag bringt super Segelwetter. Bei Sonnenschein und Wind um die 18 Knoten fliegt *Pitufa* mit 7 Knoten dahin. Etwa anderthalb Meter hohe Wellen prüfen Mensch und Katze auf ihre Seefestigkeit – Gott sei Dank stehen wir sicher auf unseren acht Seebeinen. Leeloo hat aufgrund ihres niedrigeren Schwerpunkts allerdings klare Vorteile. Als die Nacht hereinbricht, wird uns wieder ein wenig mulmig, doch Wind und See lassen etwas nach und so lassen wir die volle Besegelung stehen. Christian richtet sich im Cockpit für die erste Nachtwache ein und ich klettere mit Leeloo in die schwankende, mit Leesegele gesicherte, kuschelige Lotsenkoje. Als ich drei Stunden später ins Cockpit komme um Christian abzulösen, traue ich meinen Augen kaum. Der Vollmond, der unsere erste Nachtfahrt hell erleuchtet, zwinkert uns zu! Die partielle Mondfinsternis dauert noch bis 1 Uhr. Wir beobachten sie fasziniert und werten sie als gutes Omen für unsere Reise.

Der nächste Tag beginnt mit unserer ersten Flaute. Wir genießen sie in vollen Zügen, liegen faul im Cockpit, lesen und schlemmen. Wir fühlen uns wie auf einer Kreuzfahrt, mit dem Vorteil, unser Sonnendeck für uns alleine zu haben. Hier gibt es keine lärmenden Touristen, doch nachmittags ist

auch bei uns Animation angesagt. „Segeltrimm mit Windgott Aeolus“ ist obligatorisch und bei veränderlichem Leichtwind von achtern eigentlich ein Kurs für Fortgeschrittene. Wir als Anfänger machen aber tapfer mit, baumen die Genua einmal links und einmal rechts aus und probieren alle Tricks aus unserem Wälzer „Practical Seamanship“ (Steve und Linda Dashew, 2001) aus, obwohl wir schon bald den Verdacht haben, dass die Dashews beim Schreiben eher an einen steten Passatwind als an schwankende Mittelmeerwinde dachten. Außerdem ist uns nicht ganz klar, ob Aeolus aus Dankbarkeit über die halbe Flasche Frizzante bei der Schiffstaupe so anspruchsvolle Winde schickt, oder ob er sauer ist, weil es halt nur Frizzante war – anstatt des gewohnten Champagners. Gegen Abend geben wir den Kampf gegen flappende Segel auf und starten den Motor. Wir sind müde, haben aber viel ausprobiert und Erfahrung sammeln können. Als Belohnung bekommen wir einen wunderschönen Sonnenuntergang, der Himmel glüht in allen Schattierungen zwischen orange, rot und violett, die sich auf der Wasseroberfläche spiegeln. Als dann auch noch Delfine durch dieses Farbenmeer springen, ist die Idylle perfekt.

Am dritten Tag stellen wir fest, dass der Autopilot unsere altersschwachen Batterien schneller als vorhergesehen aussaugt, wollen aber auch nicht die ganze Zeit von Hand steuern. Kurz entschlossen montieren wir die Fahne der Windsteueranlage. Nach einiger Tüftelei haben wir das System verstanden, stellen die Fahne auf Kurs und siehe da: sie korrigiert fleissig und hält unsere Schlumpfine auf Kurs! Wir schließen unseren neuen Steuermann sofort ins Herz und nennen unsere Hydrovane „Wayne Vaney“, nach Wayne Rainey, dem dreifachen Motorradweltmeister.

Am Abend erreichen wir mit den letzten Sonnenstrahlen unsere erste Ankerbucht am Südzipfel Korsikas. Nach banger Minuten Herumsuchens zwischen Unterwasserfelsen fällt der Anker ins türkise Wasser und uns ein Stein vom Herzen. Wir haben unsere erste Etappe ohne Probleme hinter uns gebracht! Leider können wir die Bucht nicht genießen, denn unser Zeitplan ist knapp und so gehen wir gleich um 7 Uhr morgens die nächste Etappe an. Doch vorher ist noch Sightseeing angesagt. Die Stadt Bonifacio steht hoch über dem Meer auf einer überhängenden, weißen Felsklippe. Ihre Lage wirkt ebenso uneinnehmbar wie prekär, als könnten die bunten Häuser beim nächsten Sturm in die tosende See purzeln. Wir staunen, fotografieren und fahren schließlich in die Hafeneinfahrt hinein. Der Hafen ist winzig, trotzdem wollen dutzende kleinere Yachten, Ausflugsschiffe in voller Fahrt und sogar eine riesige Fähre gleichzeitig hinein. Wir treten nach einem kurzen Blick wieder die Flucht an.



Blick auf Bonifacio im Süden Korsikas

Nordspitze Sardinien - Insel Ustica: Wasser im Boot!

Unser Kurs führt uns nun südlich durchs Maddalena-Archipel – laut Reiseführer ein „Paradies für Segler“. Landschaftlich sind die Inseln wirklich sehr reizvoll – schroffe Karstinseln wechseln mit smaragdgrün bewaldeten Eilanden, dazwischen blitzt karibisch-türkisfarben das Meer – doch herrscht ein Verkehr wie auf einer Autobahn in der Rush Hour. Bei relativ starkem Wind kreuzen wir auf und erfreuen uns an diesem sportlichen Segeltag. Die See ist aufgrund der vorgelagerten Inseln glatt und das Glück wäre perfekt, wenn wir nicht ständig ausweichen müssten um Kollisionen zu vermeiden, denn es sind unzählige Segelboote in allen Größen unterwegs. Dann sehen wir auch noch eine Superyacht, die direkt aus einem James Bond-Film herausgefahren sein könnte. Wir sind beeindruckt. Da, noch eine! Und noch eine? Nach der fünfzehnten Superyacht sehen wir gar nicht mehr hin, sondern sind genervt wegen der ebenfalls „Super“-Wellen. Als das Archipel abends hinter uns liegt, atmen wir auf. Eigentlich wollten wir der Küste entlang ein Stück nach Süden, doch wir haben genug Wasser, Diesel und Vorräte, somit stellen wir Wayne kurz entschlossen bei idealem Halbwind auf Kurs in Richtung der Liparischen Inseln, anstatt uns dem Küstenverkehr mit noch mehr Superyachten auszusetzen. Endlich kehrt wieder Ruhe ein. Die Erde ist wieder eine blaue Scheibe, der Himmel ihr blauer Deckel und das Beste daran ist, die Scheibe gehört uns allein. Leider zwingt uns der Zeitdruck bei schwachen Winden immer wieder zum Motorsegeln. Nach einem Blick auf unsere „Tankanzeige“ – ein Zollstab, den man in die Tanköffnung hält – entschließen wir uns zu einem baldigen Zwischenstopp. Ein Blick auf die Karte legt die Insel „Ustica“ nördlich von Palermo nahe. Ustica? Den Namen haben wir noch nie gehört, was die Insel gleich noch interessanter macht. Der Hafenfürer bestätigt, es gibt eine Tankstelle, also nichts wie hin.



Unsere Katze Leeloo behält den Überblick

Die Nacht ist ruhig, kaum Wind und so motorsegeln wir dahin. Leeloo hat es sich zur Gewohnheit gemacht, die heißen Tage zu verschlafen, dafür verbringt sie die ganze Nacht im Cockpit. In den langen Stunden der Nachtwache ist es schön, Gesellschaft zu haben, und Leeloo genießt die ungeteilte Aufmerksamkeit. Ich habe die letzte Nachtwache von 3 bis 6 Uhr früh und um halb 6 kann ich die Augen kaum noch offen halten. Als das erste Schiff der Nacht unseren Kurs kreuzt, ist das eine willkommene Abwechslung. Unten piepst ein Alarm und ich denke „Aha, der Radarwarner funktioniert also noch“. Plötzlich geht das Piepsen in einen Dauerton über, worauf ich das Echolot, das bei großen Tiefen oft falschen Alarm gibt, ausschalte. Der Alarm schreit weiter, mittlerweile ist auch Christian im Halbschlaf aus der Koje getaumelt und gemeinsam suchen wir nach der Quelle. Es ist doch nicht etwa der Wasseralarm in der Bilge? Fieberhaft reißen wir die Bodenbretter hoch und der schlimme Verdacht bestätigt sich. In der Bilge schwappt das Wasser schon bis fast an die Bodenbretter hoch! Haben wir etwa ein Leck? Schnell schalten wir die motorbetriebene Bilgepumpe ein, gleich die elektrische dazu und schon sinkt der Wasserspiegel. Ich stecke den Finger in die Brühe und koste - es ist Süßwasser. Wir sinken also nicht, es hat sich bei einem Wassertank ein Schlauch gelöst und so sind gut 300 Liter Wasser in den Bauch der *Pitufa* ausgelaufen. Unsere Bilgepumpen lenzen nicht sehr tief, ausserdem teilen die Aluspantzen den Rumpf in kleine Kammern, in denen das Wasser stehenbleibt. Wir haben keine portable Pumpe und machen uns somit zähneknirschend mit Schwamm und Kübel ans Aufwischen der Sauerei. Besonders die Kammern tief unter dem Motor sind eine Herausforderung, für die mich Mutter Natur aber in weiser Voraussicht ausgestattet hat. Mit 1.78 m und langen, schlanken Gliedmaßen bin ich wie dafür gemacht, unter scharfkantigen Metallteilen in kleine Spalten zu greifen.

Nach etwa vier Stunden ist die Arbeit geschafft, doch die Hälfte unseres geplanten Pausentags auf Ustica ist schon verronnen. Frustriert motoren wir auf die Insel zu, der Boden und der Motorraum bleiben offen, damit die Bilge trocknen kann. Der Lärm ist ohrenbetäubend und Leeloo verzweifelt.

Gut, dass es nicht weit bis Ustica ist. Die Insel entschädigt uns mit schroffen, vulkanischen Hängen, an denen grüne Terrassen angelegt sind. Im Osten liegt die einzige, kleine Ortschaft mit einem Hafen und überall laden kleine Felsbuchten zum Verweilen ein. Erst sind wir über die vielen Festmacherbojen so nah an den Felsen erstaunt, doch ein Blick aufs Echolot bestätigt die Angaben der Karten. So schroff die Hänge vom Gipfel abfallen, so steil gehen sie unter Wasser weiter. Wenige Meter vom Ufer ist es noch 40, 50 Meter tief. Wir machen also an einer Boje dicht am Ufer fest (schon wieder ein gelungenes erstes Mal!), springen ins azurblaue Nass und waschen erst einmal den Schmutz der Bilgenputzaktion ab. Unser Ankerplatz mit schwarzen Felsen und tiefgrünen Kakteen lässt uns die Mühen des Tages vergessen. Auch Leeloo traut sich bald an Deck und erlebt den nächsten Schreck, als sie uns neben dem Boot im Wasser sieht. Auch Zurufe können sie nicht von der Gefährlosigkeit unseres Treibens überzeugen und sie verschwindet gleich wieder unter Deck - kopfschüttelnd, wie uns scheint.



Blick zurück in den malerischen Hafen von Ustica

Am nächsten Tag laufen wir frühmorgens den Hafen an, denn wir wollen aufgrund mangelnder Übung bei Anlegemanövern möglichst wenig Trubel haben. Außerdem hat sich bei unserer Trainingswoche auf Mallorca herausgestellt, dass *Pitufa* extrem träge reagiert und rückwärts aufgrund eines starken Radeffekts auch dann hart Backbord einschlägt, wenn das Ruder hart steuerbord steht. Wir haben Glück, die Mole ist frei und wir können mit unserer „Zuckerseite“, also Backbord, längsseits anlegen. Ich steuere mit schweißnassen Händen gaaanz langsam auf die hässliche, harte Betonwand zu, Christian springt von Bord, zieht den Bug zu sich, ein kurzer Rückwärtsimpuls und schon haben wir angelegt. Auf meine in einem Spanisch-Italienisch-Mix gestellte Frage nach der Wasseriefe, bestätigt der Tankwart die Angabe des Hafenführers von zwei Metern. Leider hat *Pitufa* ebenfalls zwei Meter Tiefgang und so laufen wir mit Kanistern 150 Meter zwischen Tankstelle und Boot hin und her. Dann eile ich noch schnell über pittoreske Stufen bis zur Piazza hinauf um ein paar Lebensmittel zu kaufen, während Christian die Wassertanks auffüllt. Der kleine Ort ist mit hübschen Häuschen und blühenden Büschen herausgeputzt und der

Blick hinunter auf den Hafen schlicht atemberaubend. Leider haben wir keine Zeit uns umzusehen, denn es bleiben nur wenige Minuten bis zum Anlegen der Fähre. Bis dahin müssen wir die Mole freigemacht haben. Wir verlassen die kleine Insel mit Wehmut und nehmen uns vor, hier wieder einmal halt zu machen.

Liparische Inseln: spektakuläre Küsten und rauchende Vulkane

Wir sind nun eine Woche unterwegs und unser knapper Zeitplan zwingt uns zum Weiterfahren. Dieser Stressfaktor passt so gar nicht zur Philosophie des Segelns, die nächste Reise wollen wir ruhiger angehen. Doch nun geht es weiter zu den Liparischen Inseln. Die erste, Alicudi, taucht schon bald im Dunst auf, doch kommen wir erst am Abend an. Wir machen kurz halt, kochen Abendessen und segeln dann in der Nacht weiter zwischen den Vulkaninseln und ihren beleuchteten Dörfern durch. Unser Ziel ist Vulcano, deren aktiver Vulkan mit einer deutlich sichtbaren und auch riechbaren Schwefelwolke ein spektakuläres Naturschauspiel bietet. Wir haben keine genaue Karte des Uferbereichs und so tasten wir uns im Morgengrauen mit äußerster Vorsicht in eine Bucht, die umgeben von schwarzen, vulkanischen Felsspitzen, eine ganz eigene Atmosphäre hat. Wir wissen nicht ob weitere dieser messerscharfen Felsen unter der Wasseroberfläche auf den Bauch unserer *Pitufa* lauern und so lassen wir den Anker in Respektabstand vom Ufer bei etwa 20 Metern Tiefe fallen. Als wenig später unser einziger Segelnachbar mit dem Schlauchboot zu uns tuckert und um eine Tauchausrüstung zum Bergen seines gefaulten Ankers fragt, müssen wir verneinen. Der Arme findet aber gleich in der nächsten Bucht eine Tauchschule und der Anker wird mit professioneller Hilfe geborgen. Wir prüfen im Laufe des Tages immer wieder, ob unser 30 Kilogramm schwerer Bügelanker noch sicher auf seinem Sandfleck liegt und schreiben eine Tauchausrüstung ganz oben auf unsere Einkaufsliste.



Unsere *Pitufa* in einer Ankerbucht der Insel Vulcano

Vulcano - Korfu: Warum bläst der Wind eigentlich immer von vorn?

In den frühen Morgenstunden lichten wir am neunten Tag unserer Reise - Gott sei Dank ohne Probleme - den Anker und passieren wenige Stunden später die Straße von Messina. Es ist ein beeindruckendes Erlebnis, sich mit den riesigen Fracht- und Passagierschiffen durch dieses Nadelöhr zu drängen. Es herrscht Flaute und so motoren wir neben diesen Giganten her, die auf unsere große, stolze Yacht wie auf eine Nussschale herabblicken. Endlich sind wir südlich des italienischen Stiefels und liegen ganz gut im Zeitplan. Der Wind weht mit 5 Knoten aus Süden, das ist zu schwach zum Segeln und so lassen wir wieder einmal den Motor mitlaufen und fluchen über den Dieserverbrauch. Im Laufe des Nachmittags dreht der Wind, wie im Wetterfax vorhergesagt, auf Nordosten und frischt auf. Eine frische Brise freut das Seglerherz, doch leider bläst uns der Wind - wie schon öfters auf dieser Reise - direkt auf die Nase. Was solls, Hauptsache wir segeln, ein wenig kreuzen hat noch keinem geschadet. In der Nacht gehts also im Zickzack-Kurs nach Nordosten Richtung „Stiefelabsatz“, wo wir unsere letzte Pause vor der Adriaüberquerung einlegen wollen.

In der Nacht hat der Wind weiter an Stärke zugenommen, also rollen wir die Genua ein wenig auf und binden ein Reff ins Großsegel. Hart am Wind krängt *Pitufa* immer noch stark und als der Wind auf 20 Knoten zunimmt, gehen wir auf Nummer sicher und reffen noch weiter. Unserer treuer Wayne kann auf Dauer keinen Kurs unter 40 Grad am Wind halten und so segeln wir zwar schnell dahin, doch kommen wir durch das Kreuzen unserem Ziel kaum näher. Mittag bläst es schon mit 25 Knoten, die Wellenberge sind gut zwei Meter hoch und das Wasser spritzt über die Sprayhood ins Cockpit. Klar haben wir uns während der Flaute Wind gewünscht, aber das ist nun etwas zu viel des Guten. Kurz entschlossen schlagen wir unser neu erworbenes Buch „Storm Tactics“ (Lin und Larry Pardey, 2008) auf. Dies ist zwar noch kein Sturm, aber wir wollen endlich Mittagessen kochen und das kann man laut Lin und Larry am besten, indem man beidreht. Die Beschreibung samt Zeichnung ist sehr anschaulich und so rollen wir die Genua ganz ein, drehen *Pitufas* Bug bis fast zur Wende in den Wind, fixieren das Ruder im Anschlag und - voila: zweifach gerefftes Großsegel und Ruder arbeiten wie prophezeit gegen die Windangriffsfläche des Boots. Unsere Schlumpfine liegt fast ohne Fahrt 50 Grad vom Wind deutlich ruhiger in den Wellen und wir können in Ruhe kochen und essen. Nach dem Essen geht der Ritt über die Wellenberge weiter. Der Wind bläst den restlichen Tag und die folgende Nacht mit unverminderter Stärke aus Nordosten und wir kommen unserem Ziel nicht näher. Im schwankenden Salon beraten wir über die Karte gebeugt unsere Optionen. Wir können weiter hart am Wind zickzack abwechselnd nach Norden und Osten kreuzen und ohne Zwischenstopp unser nächstes Ziel Dubrovnik ansteuern. Das ständige

Wache gehen bei rauen Bedingungen hat aber so sehr an unseren Kräften genagt, dass wir uns für die gemütlichere Variante entscheiden: auf einem Halbwindkurs liegt Korfu direkt vor uns. Als wir am nächsten Tag um 6 Uhr morgens im Nordwesten der Insel in einer kleinen Bucht ankommen, gratulieren wir uns zu dieser Entscheidung. Wir hätten kaum einen idyllischeren Platz als diese Bucht mit ihren grün bewaldeten Hängen und dem kleinen Fischerdorf finden können. Der Ankerplatz ist ausreichend geschützt und wir haben ganze 24 Stunden Zeit uns endlich auszuschlafen, schwimmen zu gehen und auszuspannen.

Korfu - Dubrovnik: Rush hour in der Straße von Otranto und Bora vor Albanien

Der nächste Tag bringt gutes Segelwetter. Bei 16 Knoten Wind aus Nordwest kommen wir gut vorwärts, doch in der Nacht wird es ungemütlich. Wir haben bisher wenig Schiffsverkehr gesehen, doch vor der albanischen Küste kommen plötzlich von allen Seiten Schiffe auf uns zu. Zwischen ihrer dekorativen 'Weihnachtsbeleuchtung' ist es unmöglich Positionslichter auszumachen und so versuchen wir hektisch mit dem Fernglas herauszubekommen, welchem der bunt beleuchteten Riesenkähne wir als nächstes ausweichen müssen. Unser Radarwarner schlägt nicht an, das heißt, dass die Großschiffe ihre Radargeräte nicht eingeschaltet haben. Sie rasen wie auf Schienen blind und taub durch die Nacht, denn auch auf unseren vor einer Beinahe-Kollision ausgesendeten Warnruf auf Funk antwortet niemand. Wir sind heilfroh, als wir die Straße von Otranto passiert haben und wieder weniger los ist. Im Laufe des Tages frischt der Wind von 15 auf 20 Knoten auf und so eilen wir mit einem Reff in Genua und Groß mit 7 Knoten Fahrt auf unser Ziel zu. Abends legt der Wind noch weiter zu, wir rollen vorsichtshalber noch ein Reff ein, die See hat sich auch schon aufgeschaukelt und wir sehen einer unruhigen Nacht entgegen. Meine Wache beginnt um Mitternacht. Erst habe ich noch das Gefühl, das Boot gut im Griff zu haben, doch gegen Ende der Wache sind die Wellen schon über zwei Meter hoch, der Wind heult aus Nordost mit konstant über 30 Knoten und Böen bis 37 Knoten. Die Nacht ist stockfinster, der Mond zeigt sich nicht und nur die Schaumkronen der Wellen sind schemenhaft sichtbar. Von Zeit zu Zeit bricht eine Welle über der Bordwand und ergießt sich ins Cockpit. Um 3 Uhr morgens haben wir genug und beschließen beizudrehen. Die Bewegungen der *Pitufa* werden sofort ruhiger. Wir können im Cockpit nicht mehr viel tun, und fallen samt Sicherheitsgurt und Regenzeug im Salon in einen erschöpften Halbschlaf. Unter Deck scheint es, als ob sich die Situation beruhigt, doch beim Rundumblick alle 20 Minuten zeigt sich, dass die Wellen noch weiter an Höhe zulegen. Wir haben eine typische Bora abbekommen, vor der uns weder unser Wetterfax noch der Funkdienst gewarnt haben. Morgens wirkt der Kontrast zwischen Sonnenschein, samt strahlend blauem Himmel und dem Sturm mit der

aufgewühlten See unwirklich. Die Wellen glitzern im Sonnenschein und sind fast ebenso schön wie bedrohlich. Obwohl uns Zweifel und Ängste plagen, sind wir doch auch stolz auf unsere Schlumpfine, die sich - noch immer beigedreht - tapfer über die heranrollenden Berge hebt und ganz ohne Hilfe die Nase in den Wind hält. Nur wenn zwei Kämme ungewöhnlich dicht hinter einander kommen, bricht sich der zweite an ihrer Bordwand und das ganze Boot dröhnt und schüttelt sich unter der Gewalt der Wassermassen.

Zu Mittag stellen wir erleichtert fest, dass der Wind schwächer wird und bald darauf können wir unsere Reise fortsetzen. Endlich können wir unsere nassen Sachen aufhängen, duschen und es kehrt wieder friedlicher Alltag ein. In der Nacht schläft der Wind ganz ein und als wir am Morgen des 1. September in Dubrovnik ankommen, wissen wir, dass wir eine wichtige „Segelprüfung“ bestanden haben. Beim „fein machen“ für den Landgang stellen wir fest, dass wir einige Kilos verloren haben. Wir haben auf Mallorca ausreichend gebunkert, jeden Tag zumindest einmal gekocht, mehr gegessen als zu Hause und zusätzlich genascht. Trotzdem haben wir es scheinbar nicht geschafft, den erhöhten Energiebedarf beim Segeln zu decken. Nach dem Einklarieren gönnen wir uns einen weiteren Pausentag und bestaunen die eindrucksvolle Festungsstadt.

Dubrovnik - Pula: Endspurt und Lust auf mehr!

Leider bleibt uns auf dieser Fahrt keine Zeit mehr, die kroatische Inselwelt zu erforschen. Tagsüber sind unzählige Segelyachten unterwegs, doch nachts sehen wir kaum ein Positionslicht und auch viele der kleinen Inseln, die wir passieren, sind unbeleuchtet. Auch wenn Karte und GPS einen ausreichenden Abstand zum Ufer bestätigen, verursacht der Geruch der nassen Felsen in der stockdunklen Nacht doch ein mulmiges Gefühl. Der konstante Jugo trägt uns schnell nach Norden, wird langsam stärker und so kommen wir nach einer etwas unruhigen Kvarner-Überquerung am Morgen des 5. September nach genau drei Wochen in Pula an. Hinter uns liegen 1.600 Seemeilen, zahlreiche Nachtfahrten, viel Angstschweiß und Bauchweh, aber auch jede Menge wertvolle Erfahrungen und wunderschöne Eindrücke. Wir freuen uns auf die interessanten Destinationen, die hinter dem Horizont noch auf uns warten.