

Überführungstörn Teil 2.

Von Korfu nach RAB. August 2017.

3 Wochen Urlaub, und die Jungs kommen mit (Dustin 23 Jahre und Wesley 17 Jahre). Aber es wollte im Vorfeld keine Freude aufkommen. Zu groß war die Sorge bezüglich des Kielbolzens. Werkzeug war eingepackt. Neben unzähligen Muttern und Schraubenschlüsseln auch ein Drehmomentschlüssel mit max. 400 NM.

Die Idee war, am Samstag mit dem Flieger anzureisen. Dann, während Renate mit Wesley die Einkäufe organisiert, würde ich mit Dustin den Kielbolzen (alle Kielbolzen) mit 360NM anziehen (Angabe der Bavaria Werft).

Und der Plan konnte auch wirklich umgesetzt werden. Nachdem Renate nach ca. 3 Stunden wieder hinter dem Boot stand, waren alle Arbeiten im Boot an den Kielbolzen erledigt. Nur Renate war nach dem ganzen schleppen, insbesondere der Getränke, ziemlich angefressen. Wesley war ebenfalls mächtig angefressen und ich war nur froh, dass ich bei diesem Einkauf nicht anwesend war.

Am frühen Nachmittag war alles eingeräumt und wir waren startklar. Ich hatte für den Samstag und Sonntag noch einen Wagen gemietet um die Insel auch im Inland einmal kennenzulernen.

Der Krantermin war für Montag geplant und dann sollte es auch direkt losgehen.

La Douce auf Korfu



Am Kran



Die Crew

Dustin



Wesley (Wes)



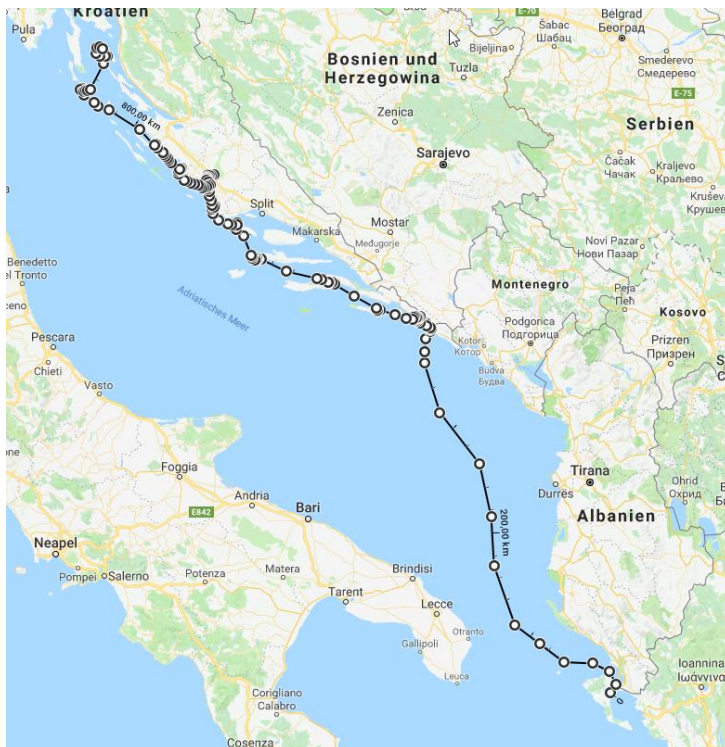
Renate (Co-Skipper)



Impressionen von Korfu



Die Törnplanung



Mittwochmorgen	Cavtat (Einklarien in Kroatien) Bucht vor Anker
Donnerstagmittag	Dubrovnik ACI Marina
Freitag	Mljet vor Anker (Bucht Prozurska Luka)
Samstag	Korcula ACI Marina
Sonntag	SV Clement vor Anker (Bucht im Süden)
Montag	Drvenik Veli (Bucht Blue Lagoon)
Dienstag	Rogosnica Boje
Mittwoch	Skradin (Wasserfälle)
Donnerstag	Bucht bei Murter
Freitag	Marina Sukusan (Dustin fliegt nach Hause)
Samstag	Losinj Bucht Balvanida Boje
Sonntag	Marina Veriuda
Montag	Bucht auf Losinj
Dienstag	RAB Bucht Gizinka
Mittwoch	RAB Große Bucht neben RAB Stadt
Donnerstag	Marina Supetarska Draga (Die neue Heimat)
Freitagabend	Rückflug

Montag

Krantermin. Ich war nervös. Wusste ich doch, dass in wenigen Minuten der Sachverhalt über die Dichtigkeit des Schiffes vor meinen Augen liegen wird.

Also direkt nach dem Kranen erst einmal den Motor starten. Die obligatorische Kontrolle des Kühlwasseraustritts verlief durchwachsend. Eine hellbraune Brühe verlies den Auspuff. Ich hatte vergessen den Motor im April zu spülen. Das fing bereist gut an.

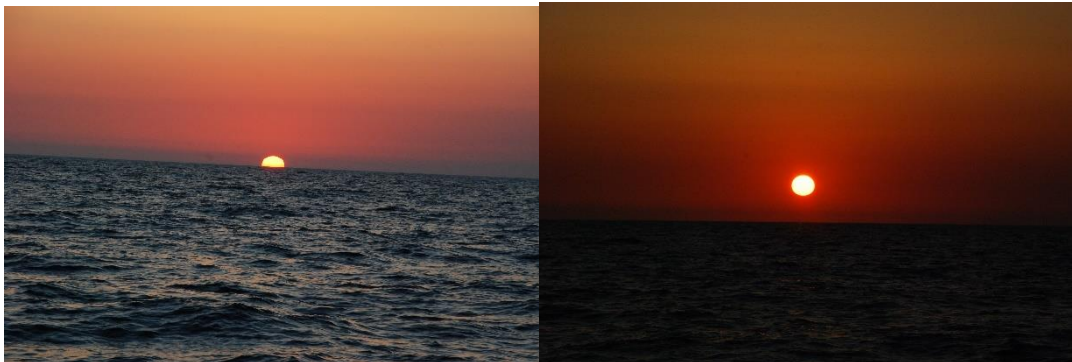
Dann konnten wir ablegen und die Marina verlassen. Renate übernahm das Ruder und mein erster Gang war sowas von klar, dass keine weiteren Worte notwendig waren. Nachdem ich den Motorraum geöffnet hatte, fiel mein Blick sofort auf den Kielbolzen. Und er war dicht. Nichts zu sehen. Die Glückseligkeit in diesem Moment war nicht zu beschreiben. Ich war einfach nur happy.

Da ich jetzt im Boot war kam mir beiläufig der Gedanke auch einmal die Toilette zu spülen. Der Pumpenhebel war sehr leichtgängig und es kamen auch Geräusche die einem Ansaugen von Seewasser ähnlich waren. Nur kam kein Seewasser. Also erst einmal mit einem Eimer Wasser in die Toilette gefüllt und die Prozedur wiederholt. Das Abpumpen funktionierte hervorragend. Es wurde nur kein Seewasser angesaugt. Durch das funktionierende Abpumpen des Wassers, kam ich erst nicht auf die Idee den O-Ring am Pumpenhebel zu kontrollieren.

2 Std. später, nach der Zerlegung des gesamten Bord WC's, stand die Ursache fest. Der O-Ring am Pumpenhebel war mangels Feuchtigkeit ausgetrocknet und somit geschrumpft. Gut das der Vorbesitzer alle Ersatzteile an Bord hatte.

Das war dann auch für mich der Startschuss des Urlaubs. Da wir nicht in Albanien einklarieren wollten, ging es direkt durch bis nach Cavtat über 2 Nächte. Ziel war es am Mittwochmorgen in Cavtat einzuklarieren.

Sonnenuntergänge auf der Adria



Und das hat dann auch super geklappt. Links an der Sailing das Q (Gelbe Flagge zum Einklarieren) gehisst und rechts die Gastlandflagge von Kroatien. Dann um 6:30 Uhr am Einklarierungssteg RK mit Buganker angelegt.

Am Steg in Cavtat



Zum Wetter: Es war sehr ruhig, kaum Wind und Seegang. Somit sind wir fest die gesamte Strecke unter Motor gefahren. An Segeln war einfach nicht zu denken.

Um 7:30 Uhr Mittwochmorgens konnten wir dann im Hafenamtsamt einklarieren und danach die restlichen Formalitäten beim Zoll erledigen. Gegen 8:15 Uhr waren wir wieder am Schiff und wurden aufgefordert auch umgehend den Einklarierungssteg zu verlassen um Platz für kommende Boote zu machen. Leider lag eine ca. 40m lange riesige Motoryacht über unserem Anker. Und so mussten wir noch ca. 30min warten.

Dann ging es auf die andere Seite der Stadt in eine Bucht vor Anker und es wurde erst einmal gefrühstückt. Am Nachmittag haben wir uns dann noch in Cavtat die Beine vertreten. Und der Außenborder ist sogar ohne Probleme angesprungen.

Allerdings auch mit einem riesigen Getöse. Er ist unglaublich laut und qualmt wie nach einer Napalmexplosion. Somit hieß er ab jetzt nur noch Nick (Knatterton). Nick ist nach dem Start immer der Mittelpunkt der umliegenden Yachten. Aber so lange er läuft darf er auch Knattern.

Donnerstag

Ziel war Dubrovnik. Wir wollten gegen 11 Uhr in der ACI Marina festmachen um dann die Stadt, insbesondere die Altstadt, zu besichtigen.

Angekommen (der Skipper)



Es hat alles geklappt, auch war die Altstadt wunderschön, aber wir wollten nicht die ca. 20€ pro Person bezahlen um auf die Mauer zu kommen. Somit blieben wir unten in der Altstadt.

Impressionen aus Dubrovnik

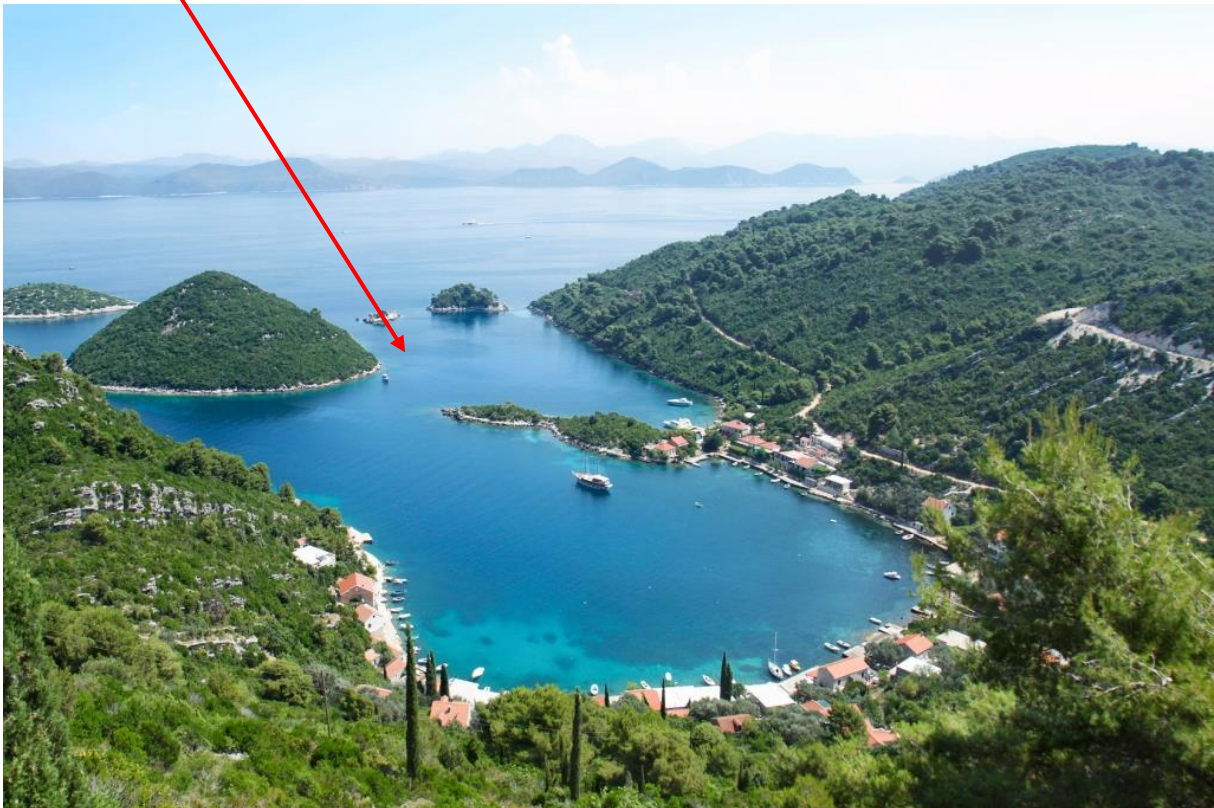


Freitag

Ziel war die Bucht Prozurska Luka auf Mljet. Mljet ist eine wunderschöne grüne Insel im Süden von Kroatien. Wir haben diese Insel bereits 2013 besucht und freuten uns auf einen erneuten Besuch in einer anderen Bucht.

In der Bucht angekommen hatten wir 2 Möglichkeiten. Unter Land an eine Boje zu gehen, neben zahlreichen anderen Schiffen, oder hinter einem mittelgroßen Felsen vor Anker. Der Liegeplatz war ideal, aber mit 15m Wassertiefe nicht unkritisch. Auch wollte ich nicht mindestens 45 Meter bis 75 Meter Kette über die Winsch ablassen (3-5 fache Kettenlänge). Also habe ich mich an einen Weltumsegler (Soenke Röver)) erinnert. Folgende Faustformel für größere Tiefen. Ca. 25 Meter auf dem Grund + 5 Meter Kettenbogen + Wassertiefe. In diesem Fall also genau 45 Meter. Der Anker ließ sich sehr gut einfahren und ich hatte für die Nacht ein gutes Gefühl.

Unser Liegeplatz



Samstag

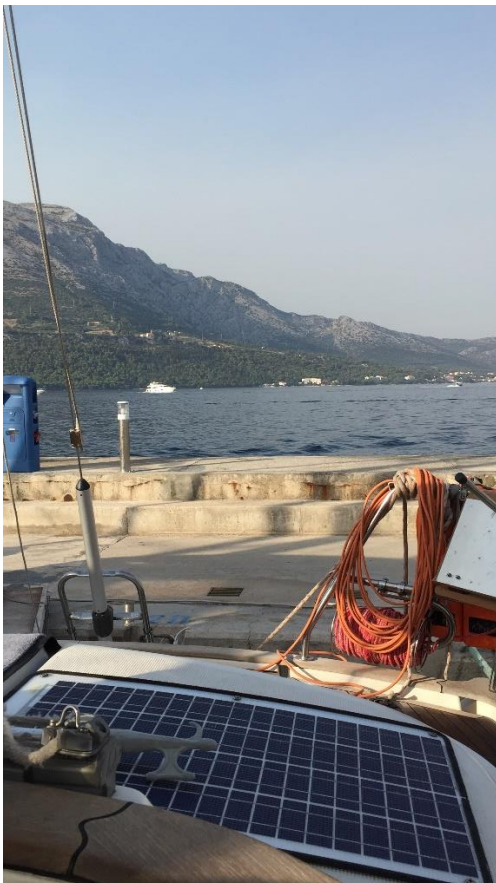
Am Morgen dann eine erneute Überraschung. Die rote Lampe der Versorgungsbatterien leuchtete am Pult. Das bedeutet, dass die Batteriespannung bei unter 10,8 Volt liegt. Was war passiert? Die mittlerweile ca. 9 Jahre alten Batterien haben in der Nacht aufgegeben und waren tiefentladen. Eine genauere Inspektion zeigte, dass eine der beiden Batterien nahezu keine Säure mehr hatte und trocken war. Natürlich hatte der Vorbesitzer auch destilliertes Wasser an Bord und ich konnte die Batterien wieder auffüllen.

Wir haben dann den Motor gestartet und sind nach Korcula in die Marina gefahren um die Batterien über Nacht einmal komplett zu laden. Letztendlich hatten wir den ganzen Urlaub Probleme mit der Batteriespannung und somit mit der Kapazität. Es waren auch nur LKW Start Batterien verbaut und somit waren Sie nach ca. 9 Jahren wohl auch am Ende. Letztendlich glaube ich nicht, dass es am Wasser gelegen hat.

Also war klar, es müssen neue Batterien her. Allerdings wollte ich diese Batterien in Deutschland kaufen. Das war auch der Grund für die Entscheidung das Boot nach RAB zu legen. RAB kann mit dem Auto angefahren werden. Somit ist es erheblich einfacher die Polster zu wechseln, Batterien zu tauschen, usw.

Korcula selbst war wie immer wunderbar. Eine traumhafte Altstadt, die auch unseren Jungs gefallen hat. Der einzige Nachteil war, dass wir es nicht geschafft haben eine Sportsbar zu finden die Borussia überträgt. Somit mussten wir halt das Spiel am Netradio mit Nobby verfolgen.

Liegeplatz in der ACI Marina in Korcula



Sonntag

Ziel war die Insel SV Klement. Obwohl die Selbstentladung der Batterien nur noch einen Kühlschranksbetrieb von wenigen Stunden zuließ, wollten wir trotzdem in der geplanten Bucht vor Anker gehen und auch das ansässige Restaurant am Berg mit Blick auf die See besuchen.

Und wir hatten Wind, richtigen Wind. Es blies aus Süd Ost mit ca. 4 Bft, so dass wir im Kanal Raumschot Segeln konnten mit einem Versatz von ca. 10° Grad nach Steuerbord.

Also welches Segel?

Vollzeug und vor dem Wind mit dem Risiko eine Patenthalse zu Segeln, nur das Vorsegel oder doch den Blister mit Bergeschlauch. Natürlich der Blister. Nachdem der Blister Stand hatten wir bereits 5-6 Knoten Fahrt im Schiff. Dann nahm der Wind am Ende des Kanals auf 5-6 Bft zu. Die Geschwindigkeit lag jetzt bei ca. 7 -8 Knoten. Es war richtig gut und hat viel Spass gemacht.

Am Ende des Kanals mussten wir um ca. 30° Grad den Kurs nach Westen ändern. Da ich bei diesem Wind nicht den Blister schiffen wollte, haben wir den Motor gestartet um möglicherweise reagieren zu können und dann den Blister mit dem Bergeschlauch geborgen. Dann noch die Schot von Backbord nach Steuerbord verlegt, den Kurs mit der Restgeschwindigkeit geändert und den Blister wieder hochgezogen. Es lief alles hervorragend und genau wie gewünscht. Allerdings hat uns das Geräusch des Blisters, im Moment des Windeinfalls, noch einmal deutlich gemacht, welche Kraft auf das Segel einwirkt. Wir konnten dann bis zur Bucht auf Raumschot unter Blister Segeln.

In der Bucht angekommen, sahen wir in der Spitze einige Schiffe vor Anker liegen. Richtig viel Platz konnten wir nicht ausmachen.

Somit sind wir im vorderen Bereich der Bucht vor Anker gegangen. Um die Heckleine zu befestigen, geht i.d.R. ein Crew Mitglied mit dem Dingy an Land. Befestigt die Leine und übergibt Sie dann der Crew auf dem Schiff, die Zeitgleich das Ankermanöver durchführt. Wir (hauptsächlich ich) sind aber Warmduscher und Segeln aus diesem Grund auch im Mittelmeer. Also wird zuerst das Ankermanöver gefahren. Renate hält dann das Boot mit dem Motor in Position, während ich mit der Leine auf dem Rücken zum Land schwimme. Durchgesetzt wird die Leine dann immer mit einer der Heckklampen.

Zum Abendessen sind wir dann den Berg hinauf gegangen und konnten mit einem unglaublichen Mehrblick, umgeben von Pinienbäumen, unsere Lammkotletts bei einen leckeren roten Hauswein genießen.



Montag

Karibikflair stand auf dem Programmzettel. Die Bucht Blue Lagoon im Süden der Insel Drvenik Veli erstrahlt mit einem makellosen Sandboden bei ca. 3-4 Meter Tiefe in Türkis.



Nach dem Frühstück ging es gegen 10 Uhr los. Erst einmal standen ungewollt ein paar Schwimmzüge auf dem Programm, da sich die Heckleine am Baum verheddert hat. Was bei ca. 26° Grad Wassertemperatur kein wirkliches Problem darstellte. Nur, es gab kein Wind. Also unter Motor ab zur Bucht gen. Norden.

Im frühen Nachmittag konnten wir uns auf ca. 3 Meter Wassertiefe einen hervorragenden Ankerplatz sichern. Der Wetterbericht hatte auch für die Nacht keine Überraschungen für uns.

Allerdings sollte der Tag noch ein sehr unterhaltsames Programm liefern. Bei „Rose-Wein“ sitzend, gegen 15 Uhr, fing das Programm an. Dazu muss man noch wissen, dass wir mit der Sonne trinken. Mittags Weißwein, nachmittags Rose und abends Rot 😊.

Ein Engländer kam mit seinem Boot in die Bucht und wollte ankern. Nachdem er eine für sich geeignete Position gefunden hatte, ließ er den Anker fallen. Die winkenden und rufenden Italiener auf einer direkt neben ihm liegenden Yacht wurden erst einmal ignoriert, obwohl mittlerweile die gesamte Bucht auf das noch kommende Schauspiel aufmerksam wurde. Der Engländer hat nämlich seinen Anker direkt über die Kette des Italieners gelegt. Und natürlich im Anschluss beim Einfahren auch gleich losgerissen und angehoben. Der Italiener war sichtlich bedient. Ich kann nur sagen, dass gefühlt wirklich alle italienischen Schimpfworte gebraucht wurden.

Dann ging es erst richtig los. Neues Ankermanöver des Italieners während der Engländer einen weiten Bogen in der Bucht unter Motor fuhr. Nach dem der Italiener seinen Anker erneut eingegraben hatte, kam direkt der Engländer und hat tatsächlich die Kette wieder über die

Ankerkette des Italieners gelegt. Und natürlich hat der Engländer den Anker des Italieners ein zweites Mal ausgegraben und angehoben. Das der Italiener nicht komplett kollabiert ist, grenzt für mich heute noch an ein Wunder. Zu meiner Schande muss ich eingestehen, dass wir uns vor Lachen kaum auf dem Schiff halten konnten. Der Italiener hat dann unter Zuhilfenahme von etlichen Schimpfwörtern die Bucht verlassen. Der Engländer hat sich dann ans äußerste Ende verzogen und lag am Rande der Bucht.

Nachdem die Vorstellung beendet war habe ich mich dann auf meine Aufgabe des Smutjes konzentriert und wieder einmal meine gesamte Crew mit einem mehrgängigen Menü bekocht.

Dienstag

Auf zur Marine Kremnik. Eigentlich wollten wir nach Rogoznica und uns an eine Boje legen. Die Probleme mit den Batterien hat uns dann doch veranlasst in der Marina einen Liegeplatz zu wählen. Auch die Aussicht mit dem Taxi die nahe Stadt Primosten zu besuchen hat sicherlich diesen Plan unterstützt.

Marina Kremnik



Impressionen aus Primosten



Mittwoch

Entgegen der Planung hatte meine Familie und Crew mal wieder eine gute Idee. Warum nicht die Wasserfälle in Skardin besuchen. Bis Freitag sind es doch noch 2 ganze Tage um Dustin am Freitagabend in Sukusan abzuliefern, damit er am Samstagmorgen nach Hause fliegen kann.

Wenn die Crew bittet und der Wetterbericht es zulässt, was will der Skipper dann machen.

Wetter hatten wir auch genug, nur ohne Wind. Also unter Motor Richtung Sibenik und dann den Fluss hinauf nach Skardin.

Auf dem Weg dahin wurde dann diskutiert. Liegeplatz in der Marine für ca. 80 Euro oder ankern. Aufgrund der Tatsache, dass wir bereits in Kremnik ungeplant in der Marina waren, gab es hinsichtlich meines Vorschlages wenig Gegenwehr. Die Idee war es, vor der Marina RK zum Wald liegend anzulegen unter Buganker. Ein mittlerweile wirklich geübtes Manöver, dass wir ohne Probleme durchführen konnten. Neben uns lagen 2 italienische Yachten im Päckchen.

Liegeplatz am Wald (Dustin musste ran)



Jetzt kam unsere große Stunde. Aufgrund der Waldnähe besteht Abends immer Mücken- und Wespenalarm auf dem Schiff. Mücken- und Wespenalarm gibt es eigentlich immer an den Ankerplätzen. In Waldnähe ist es aber zum Teil die Hölle. Spätestens wenn beim Frühstück die Wespen kommen, ist es mit dem Spaß vorbei. Wir waren Top vorbereitet. Das Große cockpitüberdeckende Moskitonetz (2x2 Meter) war einfach genial. Wenige Minuten nachdem wir das Moskitonetz installiert hatten, kamen die um uns herum liegenden Yachten aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Heute haben wir ein 4x4 Meter großes Moskitonetz mit einer hängenden Kante von 2 Meter Höhe (Hat Renate selbst genäht). Damit überdecken wir das gesamte Bimini und können uns noch super bewegen.

Nachdem unsere La Douce klar war, ging es in Richtung Wasserfälle.



Am Abend konnten wir noch einmal bei Bier und Rotwein unser Netz genießen.

Donnerstag

Nachdem wir den Fluss wieder verlassen hatten, war das Ziel die Bucht Betina hinter der Insel Murter, auf Höhe des Restaurants La Spuz. Wir wollten aber nicht im Restaurant essen, sondern auf dem Schiff bleiben.

Wie immer wenig Wind und somit sind wir die ersten Stunden nach dem Verlassen des Flusses unter Segel gedümpelt. Mittlerweile hat Wesley festgestellt, dass Segeln zu viel „Chillen“ ist. Zu wenig Internet, und wirklich zu viel Langeweile.

Renate und meine Wenigkeit können das nicht verstehen. Wir fanden es wie immer Prima.

In der Bucht angekommen fiel der Anker bei ca. 4,5 Meter Wassertiefe auf Sand. Der Sicherheit geschuldet erst einmal 30 Meter Kette raus und mit zuerst kleiner Rückwärts eingegraben um dann mit wenigen Gasstößen den Anker richtig einzugraben. Der obligatorischen Schnorchel Check im ca. 27° Grad warmen Wasser hat den Erfolg des Manövers auch noch einmal bestätigt.



Freitag

Letzter Tag für Dustin. Und der Junge hatte mal wieder Glück. 4 BfT aus Nordwest. Perfekter Wind um bei 60° Grad Einfallswinkel nach Sukusan zu segeln.

Da ich am Steuer Stand und Dustin an der Winsch saß, weiß ich eigentlich noch immer nicht wer jetzt Glück hatte.

Letztendlich war es mal wieder herrlich. Und in unserer unmittelbaren Nähe waren weitere Boote auf gleichen Kurs. Ich war also Regattasegler.

Wir konnten 3 Boote deutlich abhängen. Sicherlich auch den DCX Laminatsegeln geschuldet, mit denen unsere La Douce ausgerüstet ist.

In Sukusan, in der Marina, wurden alle Erwartungen übertroffen. Und hier noch einmal ein deutlicher Hinweis. Wenn man es nicht muss (Charter) ist man(n) Freitags nicht in einem Charterhafen. Dann kommen alle zurück und der Hafen platzt auseinander.

Die Tanke war von Wartenden belagert. Nachdem wir den längsseits gehenden Mitarbeitern des Hafens unseren Wunsch geäußert hatten, mussten wir noch ca. 60 min auf die Zuteilung des Liegeplatzes warten.



Der Abend war dann der Abschiedsstimmung untergeordnet und Dustin fuhr gegen 5 Uhr am Morgen mit dem Taxi zum Flughafen nach Zadar.

Samstag

Es gab noch immer Wind, und er hat in der Nacht auf ca. 6 BfT zugenommen. Eigentlich super, aber wie das Wort eigentlich auch sagt, passte die Windrichtung nicht.

Gedreht Richtung Norden. Also ca. 5-6 Std. gegenan. Erinnerungen an unser erstes Teilstück in Griechenland nach Tylos kamen hoch.

Da ist noch so ein Problem. Wir sind noch keine Rentner und müssen uns, soweit es vertretbar ist, den gegebenen Zeitfenstern unterordnen.

Am späten Nachmittag kamen wir in der Bucht Balvanida auf Losinj an.

Wir wollten uns eine Boje mit dem Bug schnappen und dann die an der Boje befindliche Landleine auf unserer Heckklappe belegen.

Leider hatten wir zu viel Wind in der Bucht. Renate fuhr wie immer das Manöver und ich stand mit dem Bootshaken am Bug. Es war nicht unser Tag, mindestens 5 Anläufe, ein versenkter Bootshaken auf ca. 6m Wassertiefe und zahlreiche Schaulustige haben uns an diesem Tag noch einmal bestätigt, dass wir einfach nur schlecht waren.

Bucht Balvanida auf Losinj



Sonntag

Das Ziel war die Marina Veruda Südöstlich von Pula. Dort wollten wir Verica und ihre Familie treffen und gemeinsam zu Abend essen (Freundin und Arbeitskollegin von Renate). Wir konnten bei ca. 3 Bft aus West entspannt die ca. 45 SM durchgängig segeln. Da wir früh abgelegt hatten kamen wir auch bereits gegen 16 Uhr in Veruda an. Der Mitarbeiter des Hafens haben uns relativ schnell einen Liegeplatz zugewiesen, und wir konnten ohne Probleme RK am Steg anlegen.

Geübt aus unzähligen Manövern, lasse ich nach der Aufnahme der Muring und einem ersten festmachen der Heckleinen ca. 2-2,5 Meter Platz zwischen Heck und Steg. Dann belege ich die Muring ohne große Anstrengung und fahre das Boot mit Motorkraft Rückwärts zum Steg. Wenn der Abstand passt, wird das Boot durch nachsetzen der Heckleinen fixiert. Somit ersparen wir uns das Rumrappen an den Muringleinen, dass man immer wieder, insbesondere bei Chartercrews, beobachten kann.

Marina Veruda



Kaffee in der Einfahrt der Marina Veruda



Montag

Es ging zurück nach Losinj bei 1-2 Bft auf Raumschot. Die Windrichtung hat sich über Nacht nicht gedreht, aber an Stärke verloren. Nach dem wir am Nachmittag nach einem Wechsel zwischen Motor und Segel endlich, die Nördlich der Passage von Losinj liegende große Bucht erreicht hatten, durften wir auch gleich feststellen, dass die Bucht voll war. Letztendlich unserer späten Ankunft geschuldet. Neben einer italienischen Yacht konnten wir dann noch einen Liegeplatz ergattern und ließen zum Leidwesen des Italieners den Anker fallen. Der Italiener war mit unserer Nähe nicht wirklich einverstanden. Ich selbst fand unseren Liegeplatz durchaus in Ordnung. Abstand und Kettenlänge passten aus meiner Sicht hervorragend. Da wir uns auf Englisch nicht ausreichend gut verständigen konnten war es ein sehr mühsames Gespräch mit Händen und Füßen.

Am Ende hat der Italiener dann einen Zweitanker als Reitgewicht ausgebracht um seinen Schwojenkreis zu reduzieren. Ich weiß bis heute nicht, ob ich im Unrecht war, oder der Italiener einfach nur übervorsichtig. Es kann aber auch sein, dass der italienische Skipper sehr viel Kette gesteckt hatte.

Dienstag

Rund um die Südspitze von Losinj und auf nach Rab.

Bis zur Südspitze sind wir unter Motor gefahren. Dann konnten wir die Segel setzen und bei jetzt 3 BfT aus Nordwest Hoch am Wind Richtung Rab segeln.

Der Kurs war Ideal. Inklusive Abdrift nach Osten steuerten wir direkt auf den kleinen Fischerhafen im Norden der Insel Pag zu. Der Hafen selbst ist für alle Windrichtungen nach Westen offen. Da der Wind am späten Nachmittag nach Osten drehen sollte wollten wir es versuchen. Leider war der Hafen wirklich klein. Zu klein für unsere La Douce.

Somit sind wir dann auf der Südseite der Insel RAB in eine Bucht gefahren (vor Anker) und konnten Abends im Restaurant Gozinka lecker essen.

Restaurant Gozinka



Mittwoch

Am Mittwoch haben wir dann in der großen Bucht neben RAB Stadt den Anker geworfen. Es war der letzte Abend dieses tollen Überführungstörns außerhalb des Heimathafens. Wir haben auch die Gelegenheit genutzt in den Geschäften der Stadt Geschenke für den Rest der Familie einzukaufen.

Große Bucht neben RAB Stadt



Donnerstag

Noch 10 SM bis zum Ziel. Unsere neue Heimat und auch das Winterlager unserer La Douce 3.

Unter Motor ging es bei Windstille im Uhrzeigersinn zur Supetarska Draga Marina.

Geplant war, dass Boot am Donnerstagnachmittag und Freitagmorgen fit für den Winter zu machen und auch das Boot auszukranen.

La Douce 3 am Kran im Heimathafen



Freitag

Alles hat reibungslos geklappt und wir konnten am frühen Nachmittag im kleinen Restaurant Pinia noch etwas essen. Gegen 16 Uhr kam das Großraumtaxi und hat uns mit anderen Gästen zum Flughafen nach Rijeka gebracht.

Im Restaurant Pinia



Auf dem Weg zum Flughafen (Bora (Bura) zieht auf)



Der Abend am Flughafen war dann maximal spannend. Aufgrund der Bora (Starkwind) konnte in Rijeka keine Maschinen mehr landen. Die wenigen Zimmer in der Umgebung wurden an Familien mit Kindern verteilt. Erst gegen 01:00 Uhr wussten wir, dass wir am nächsten Tag überhaupt Platz in einer der abfliegenden Maschinen haben werden. Die Nacht auf einem alten fast ausgestorbenen Militärflughafen war darüber hinaus alles andere als erheiternd. Wir hatten allerdings Glück und konnten am nächsten Morgen mit nach Hamburg fliegen. Von Hamburg dann weiter mit dem Zug nach Hause.

Damit ging auch das zweite Abenteuer zu Ende.

Zu diesem Zeitpunkt war auch klar, dass wir noch einiges investieren müssen um aus der LA DOUCE3 unser Schiff zu machen.

Die Liste gestaltete sich vorerst wie folgt:

- Neue große Toilette
- AIS System (Sicherheit)
- Großer Plotter im Cockpit
- Neue Funke mit Handgerät im Cockpit (Sicherheit)
- Neue Polster
- Neues Instrument für das LOT (Optik)