

# Eos-Rundbrief

**Mai 2008**

**Die neue Eos hat ihre Jungferntour trotz rauher Bedingungen gut überstanden und den Charterbetrieb in Lefkas aufgenommen**



Unsere Bavaria 34 Cruiser Eos liegt seit Ende April an ihrem Liegeplatz in der Marina Lefkas – dafür herzlichen Dank an unsere Überführungscrew: Armin, Christoph, Fabian, Lutz, Micha.

## Lange Vorbereitungen

Alle Rückflüge sind längst gebucht, Eos inklusive acht Kisten Ausrüstung vom Korkezieher bis zur Rettungsinsel per Spedition nach Izola gebracht. Am 11. April fahren wir –



Lisa bringt den Namenszug an

beiten. Nachdem die Crew eintrifft, gibt es noch einen Sektumtrunk zur Schiffstaufe, und am Montag laufen wir endlich bei Sonne und schwachem Wind aus.

## Die IYC-Flotille

Eigentlich war ein loses gemeinsames Segeln geplant mit den beiden anderen neuen IYC-Yachten **Furtuna** (Bavaria 40) und **Elektra** (Bavaria 46). Wir wollten einen Tag früher starten und nach unserem kleinen Umweg über Trogir die anderen dann in Korcula treffen. Bereits im Kvarner haben wir beide Yachten in Sichtweite (einige Meilen), fahren aber unterschiedliche Routen, und es bleibt bei einem gemeinsamen Abendessen in Rogosnica und einigen Funk- und SMS-Kontakten. Den großen Schlag von Dubrovnik gehen beide andert-halb Tage früher an als wir, bei noch recht grober See. Obwohl die größeren Yachten mehr Seegang vertragen, haben sie auch mit den gegenan laufenden Kreuzseen zu kämpfen, kommen dafür schon am Dienstag Nacht in Lefkas an.

## Gespräche mit Rrrraalf und Jöörrrrgh

Der in Umag genossene Mangold landet am nächsten Tag unverdaut auf dem Deck der Eos (lässt sich aber leicht abspülen). Auch auf der Schlingerfahrt von Zadar nach Rogosnica wird Poseidon nochmal geopfert. Als wir mit frischer Crew am Samstag auf die enge Durchfahrt zwischen Solta und Brac Kurs nehmen, legen Wind und Wellen (natürlich gegenan!) allmählich so zu, dass nicht nur unsere Fahrt unter Motor auf drei Knoten absinkt, sondern auch ein Mitsegler-Magen unübersehbar protestierte.

Von da an sind aber alle fit, und auch beim anstrengenden 48-Stunden-Schlag gibt es keinerlei Problem mit der Seekrankheit.

## Ärger mit Behörden

Als wir am Dienstag (22.4.) früh um 5:30 aus Dubrovnik ausklariere wollen, wird uns dies von einer resoluten Polizistin verweigert. Obwohl uns vorher mehrmals versichert wurde, man könne rund um die Uhr ein- und ausklariere, erlaubt sie uns nicht die 100 Schritte zum Hafengebäude zu gehen – der Hafenmeister ist wohlgermerkt im Dienst und hilfsbereit, wir sprechen per UKW mit ihm. An der Prozedur des Ausklariere sind aber



Vor der Abfahrt in Riemerling

Christel, Lisa und Klaus - mit unserem mit Lebensmitteln und persönlichem Gepäck vollgepackten Touran nach Izola. Die zwei Tage bis zum Ablegen benötigen wir für die Schiffsübergabe durch die Firma Felix Yachting, Verstauen der Ausrüstung und diverse kleine Ar-

## Einige Zahlen

Dieserverbrauch	210 Liter
Bierverbrauch	24 Liter
Motorstunden	93 h
Stärkste Böe	37 kn (Bft. 8)

## Izola-Lefkas: Törnverlauf

### Etappe 1

Crew: Klaus, Lutz, Micha, Armin

			Wind
14.4.	Izola - Umag	15 sm	SW 2
15.4.	Umag-Veruda	42 sm	SE 2
16.4.	Veruda-Zadar	72 sm	N 4, SE 2
17.4.	Zadar-Rogosnica	65 sm	SE 5-6
18.4.	Rogosnica-Trogir	20 sm	S6, SW 2
Gesamt Etappe 1		<b>214 sm</b>	

### Etappe 2

Crew: Klaus, Lutz, Christoph, Fabian

19.4.	Trogir-Makarska	50 sm	SE 6-7
20.4.	Makarska-Dubrovnik	88 sm	SE 2-3
21.4.	Dubrovnik	10 sm	SE 5
22./23./24.4.	Dubrovnik-Lefkas	298 sm	SE-SW 3-4
25.4.	Meganisi und zurück	25sm	N 2-4
Gesamt Etappe 2		<b>471 sm</b>	
Gesamttörn		<b>685 sm</b>	
davon gesegelt		<b>155 sm</b>	

mehrere Dienststellen beteiligt, und eine davon („Port Authority“) ist angeblich nachts nicht besetzt. Vielleicht um 6 Uhr. Um 6 Uhr 15 gesteht die Dame, dass sie keine Ahnung hat, wann die Kollegen kommen. Daraufhin legen wir ab, um 10 Meilen südlicher und 2 Stunden später problemlos und zuvorkommend im Städtchen Cavtat abgefertigt zu werden.

### Kleine Bastelarbeiten

fallen auf jedem Schiff an, auch und gerade auf einem nagelneuen:

- Die **6-Personen-Rettungsinsel** hatten wir zuerst vor, in der Backskiste zu transportieren. Dies stellt sich als völlig unpraktikabel heraus, da das Ding verdammt sperrig und 31 kg schwer ist. Mit Felix' Hilfe wird sie auf dem Kajütdach vor dem Schiebeluk mittels Spanngurten festgezurr.
- Die **Ankerwisch** verweigert bei einem Funktionstest vor der Abreise den Dienst. Es dauert zwei Stunden, bis

die Werft-Leute den Wackelkontakt finden und beheben können.

- Das **Bimini** war so angebracht, dass es die Bedienung der Genuawinschen behinderte! – mit vereintem Ingenieursverstand von Lutz und Micha wird es um 30cm nach vorne versetzt – alles passt jetzt wunderbar.

- Den **Radarreflektor** zu montieren, ist gar nicht so einfach – wir setzen ihn ins Achterstag und fixieren ihn dort mit Kabelbindern.
- Die **Besteckschubladen** sind leider für das von Christel gekaufte, normal große Vorlegebesteck und die großen Küchenmesser viel zu kurz. Micha versucht sich heroisch 3 Stunden lang an der Sysiphusaufgabe, die Teile zu kürzen, scheitert aber ...

### Kultur

Unsere schicke CD-UKW-MP3-USB-Sound-Anlage hat nicht allzuviel zu tun. Zum einen sind die Außenlautsprecher noch nicht montiert, und in der Kajüte dämpft das Motorgeläusch den Musikgenuss, zum anderen ist die Musikauswahl an Bord auf Michas Rock-MP3-Sammlung und Klaus' 80er-Jahre Hits beschränkt – mit einer Ausnahme: dem Reiseziel angemessen hören wir mit Begeisterung Teile von „Die Irrfahrten des Odysseus“ als Hörbuch.



Crewwechsel in Trogir:  
Klaus, Christoph, Fabian, Lutz, Armin, Micha



Korcula

## Tag- und Nachtwache

Auf der Eos wird ein vierstündiger Wachrhythmus gefahren, und zwar auch tagsüber. Jeder, auch der Skipper, hat so immer wieder Ruhezeiten und weiß dann, dass er sich um nichts zu kümmern braucht, solange die Wache ihn nicht ausdrücklich auffordert. Nach einigen Tagen wird das Schema dahingehend verfeinert, dass jeweils alle zwei Stunden einer ausgetauscht wird - das Schema heißt dann für den einzelnen: vier Stunden frei, zwei Stunden Navigation etc. unter Deck, zwei Stunden Ruderwache. Das bewährt sich ausgezeichnet.



Unsere astronomischen Standlinien weichen "nur" drei Seemeilen vom GPS-Standort ab...



Fabian, Lutz



Entspannen nach erfolgreicher Überführung: Meganisi

## Das fünfte Crewmitglied

Auf Anraten von Hannes Ramisch (Inhaber Ionische Yachtcharter) hatten wir von Bavaria die Selbststeueranlage *Raymarine SmartPilot ST 6002* einbauen lassen, die im Kaufpreis immerhin mit über 3000 € zu Buche schlägt.

Dieser Autopilot hat sich bei der Überführung bestens bewährt. Er ist - unsichtbar bis auf die Bedieneinheit - in die Steuersäule integriert und greift über eine zweite Steuerkette direkt am Ruderquadrant an.

Nicht nur hält „Ray“ deutlich präziser den Kurs als jeder lebende Rudergänger, er ist auch in der Lage, beim Kreuzen Winddrehungen mitzumachen: die Tasten „Auto“ und „Standby“ gleichzeitig drücken, dann geht die Anlage in den „Windfahnenmodus“ und steuert – dank Datenaustausch mit der Windmessanlage - einen *konstanten Winkel zum scheinbaren Wind!*

## Delfine

geben uns auf jeder der beiden Etappen einmal die Ehre – zuerst im Kvarner, und dann ganz zum Schluss nördlich der Insel Meganisi. Zu einem Photoshooting haben sie diesmal leider keine Lust, bzw. unsere Teleskope sind nicht stark genug.

## Restwochen

Im Herbst 2008 ist die Eos noch einige Wochen frei, Air Berlin fliegt Preveza bis Ende Oktober an (z.B. 18. Okt. ab München 269€), günstige Flüge gibt es auch nach Athen.

## Kontakt

Christel und Klaus Winkelmann  
winkelmanncuk@freenet.de

Tel: +49 (0)89-608 4548

Ionische Yacht Charter  
www.iyc.de