

Unter dem "Key of Life"

3. Teil



von

Erich Beyer

"Der vorletzte Kontinent"

*Die Schwierigkeit besteht nicht darin,
daß es keine schönen Wirklichkeiten gibt,
sondern darin, daß so wenige von uns sie erkennen,
wenn wir ihnen begegnen.
G.B. Shaw*

Unser Boot: **KEY OF LIFE I**

COLIN ARCHER 43´ (INGRID DESIGN-ATKIN) Sloop

LüA: - 43´f = 13,1m **LüD:** (ohne Bugsprit) - 40´f = 12,2m

LWL: 33,6´f = 10,2m **HüWL:** 48,9´f = 14,9m **HüD:** 44,6´f = 13,6m

Breite: 12´f = 3,7m **Tiefgang:** 6´f = 1,83m **Segelfläche a.W.:** 75 m²

Verdrängung: 16,5 t **Ballast:** 6 t **Motor:** Volvo Penta MD2B 25 PS (2003 einen gebrauchten 40 PS, Mercedes MB180/OM636 eingebaut)

Rumpfmateriail: Ferrocement **Werft:** Edgewater/Maryland - **BJ:** 1978

Skipper und Autor: ERICH BEYER

Geboren am 25. Mai 1950 in Österreich, gelernter KFZ Mechaniker. Ich habe eine Sommersaison als Matrose auf der Donau mit der „M.S.BUCHENAU“ zwischen Regensburg und Rußland gearbeitet. Über Abendkurse in Schwachstromtechnik und Elektronik, über Elektriker habe ich in fast alle Berufssparten rein geschnuppert. Lange Jahre bin ich als Disc Jokey durch die Lande gezogen und nach dem ich Anzeigenleiter bei Bezirkszeitung Hietzing war bin ich mit meinem eigenen Werbebüro Pleite gegangen. In den 70igern Jahren wurde ich von Freunden nach Mali Losinj gelockt und ich habe mit den verschiedensten Motorbooten die Adria unsicher gemacht. Ich bestand eine Prüfung, um das "Küstenpatent" zu erhalten, was man von den meisten die es haben, nicht behaupten kann. Daran hat sich auch im "freien" Kroatien nichts geändert. Um einmal von einem Törn gute Fotos und einen Film zu bekommen, wurde ich von meinem Freund Karl Sallmutter 1982 zu einem Törn auf die "Nina", eine "Formosa 51" mit 33 Tonnen und 146 m²

Segelfläche, eingeladen. Dies war mein erstes Segelboot das ich betrat, (von einem kurzen Erlebnis in meiner Jugend auf der Alten Donau, wo ich dann für das Wiederaufrichten einer Jolle, 300.- Schilling bezahlen mußte, einmal abgesehen). Auf der "Nina" imponierten mir die Manöver von Karl so sehr, daß ich begierig von ihm segeln lernte und nach ein paar Törns mit ihm fähig war meine eigenen Segelboote zu chartern. Nachdem ich bereits in diesen Jahren, viele „Skipper“ mit allen möglichen Segelscheinen kennengelernt habe, über die ich schon in meinen anderen Büchern teilweise berichtet habe, stand ich bereits in dieser Zeit mit dem deutschen und österreichischen Segelverband auf Kriegsfuß. Da mir mit meiner Länge von 1,96m das Jollensegeln nicht besonders behagte, und ich ja auf einem „Dickschiff“ das Segeln lernte, hatte ich natürlich keinen „A - Schein“. Den aber verlangte man, um den „B-Schein machen zu können. Da diese Regulation des Segelverbandes mir nicht in den Sinn ging, fuhr ich nach Holland, (wo man eigentlich überhaupt keinen Segelschein brauchte um ein Boot zu führen) und machte, in einer Segelschule auf dem IJsselmeer auf freiwilliger Basis, den sogenannten BR und BK Segelschein! Da ich dann eigentlich mehr Zeit in der Adria und Mittelmeer verbrachte, hatte ich genug Zeit um zu lernen und Erfahrungen zu sammeln und machte noch bei der Jugoslawischen Berufsmarine mein Patent bis 25 BRT und das englische Funksprechzeugnis. Nach dutzenden gecharterten Segelbooten von allen möglichen Charterfirmen, machte ich in einer Art Eignergemeinschaft mit einer Jeanneau Fandango ein Jahr die Adria unsicher. Nachdem ich nun schon genug Seemeilen hinter mir hatte, konnte ich für das Patent der Berufsmarine bis 50 BRT antreten, wo ich aber Logbuch mäßig nachweisen mußte mindestens 10.000 Seemeilen und ein Jahr als Skipper gefahren zu sein. Vor sechs hochdekorierten alten Kapitänen, wo ich mich nicht einmal ausreden konnte, die Fragen nicht richtig verstanden zu

haben, da alle perfekt Deutsch und ein paar andere Sprachen mehr sprachen, legte ich in Rijeka, trotz einmal verrechnen bei einer Sonnenstandlinie, gekonnt meine Prüfung ab. Bei einem Törn mit einer „Mön 27“ der „Antn“ lernte ich in den Kornaten im Restaurant Katina bei der „Vela proversa“ eine Crew kennen, die mit einer „Shogun“ unterwegs waren, aber keine Ahnung von Navigation hatte und ich dem „Skipper“ Herbert ein paar Unterrichtsstunden in Navigation gab. Unter anderem wurden wir Freunde und hielten auch noch in Wien Kontakt. Mit Erich und Gustav von dieser Crew als Partner, gründeten wir 1984 den „Segelclub - ANKH“ - von dem ich immer noch Obmann bin und der nach wie vor existiert. Wir kauften die erste „Key of life“, eine 38 Mahagoni Sloop von Sparkman & Stephens. Mit meiner, zu dieser Zeit Partnerin und Verlobten Gabriele, legten wir in den folgenden sieben Jahren zwischen Lignano, Zadar und Malta über 22.000 Seemeilen zurück, bis am 14. April 1990 etwa drei SM vor der Küste von Lignano ein Feuer an Bord ausbrach. Langes Streiten mit der Versicherung bis sie endlich zu wenig bezahlte und kein Boot um in der neuen Saison wieder Geld zum Überleben machen zu können, zwangen mich das Boot zu verkaufen. Da wir eigentlich von hier zu einer Weltumsegelung starten wollten, nachdem wir das Boot generalüberholt haben, war ich am Boden zerstört und versuchte in Wien wieder neu zu starten. Ich habe mir geschworen, nie wieder ein Boot sehen zu wollen! Dann folgte der Bruch mit meiner nun bereits Verlobten Gabriele und ich versuchte mich als Fahrer eines Geldtransporters in einem Panzerwagen. Da nach der langen Zeit des Bordlebens, das Leben in Wien eher freudlos war, kam mir ein Anruf aus Deutschland von meinem Freund Heino sehr gelegen, der mir vorschlug seinen Motorsegler „MANUDA“, eine „Cascaruda 45“ als Clubyacht zu nehmen und doch wieder mit meinen Clubmitgliedern zu segeln. Er brauchte nicht lange um mich zu überreden, vor allem auch mit Hilfe eines ehemaligen Crewmitglied der „Key of life“ ,

Gabriela, die mir half meine Biografie über und gegen die österreichische Gesellschaft und Regierung in Buchform in einen Computer zu bringen. Das Buch ist noch immer nicht verlegt, da erstens das letzte Kapitel noch immer ein offenes Ende hat, zweitens ich Idiot immer versuche die Wahrheit zu schreiben, die natürlich niemanden interessiert, und drittens alle Verlage die ich angeschrieben hatte, es mehr oder weniger charmant, abgelehnt haben!

Da mit Gabriela mehr als nur eine Freundschaft entstanden war, regte sie mich dazu an, diesen Vorschlag anzunehmen und sie als Partner mit an Bord zu nehmen. So brachten wir die „Manuda“ im April 1992 nach Malta, wo wir sie im folgenden Winter in einer Werft für die Clubbedingungen umbauen ließen und auf „Hochglanz“ herrichteten. 1993 überstellten wir die „Manuda“ wieder in die Adria, wo wir bedingt durch den noch herrschenden Krieg in Kroatien keinen besonders guten Start hatten. Mit meinem Job als Panzerwagenfahrer im Winter und mit Hilfe von Heino, schafften wir es aber doch den „Segelclub ANKH“ am Leben zu erhalten und legten bis im September 1999 auf der „Manuda“ ebenfalls über 19.000 Seemeilen zurück. Da ich nach nun bereits über 60.000 Seemeilen alleine in der Adria hatte und glaubte genug gesehen zu haben und auch die Situation in Kroatien mit Gebühren und den Charterbooten immer schlimmer wurde, beschlossen Gabriela und ich - da wir von der Adria endgültig die Nase voll hatten und wir im wahrsten Sinne des Wortes, „auf der Stelle traten“, da wir in jeder Saison wieder bei Null anfangen - alles in Wien aufzugeben um erneut einen Versuch zu einer Weltumsegelung zu machen. Aber mein Freund Heino war darüber nicht so begeistert wie wir und wollte uns die „Manuda“ nur für drei Jahre überlassen und wollte sie dann wieder in der Adria haben. Da wir nicht vorhatten einen Rekord zu brechen und in drei Jahren man sicher nicht sehr viel von der Welt sehen konnte, entschlossen wir uns in die USA zu fahren um dort ein Boot

zu kaufen. Vor allem, da die Preise um zwei Drittel und mehr niedriger sind als in Europa. Es gelang uns Gabrielas Wohnung zu verkaufen, aber leider nicht meine. Aber wenigstens schaffte ich einen Mieter zu finden um keine Zinskosten zu haben und wir flogen für vier Wochen nach Florida um unser Boot zu finden. Um unseren Plan und Partnerschaft zu besiegeln, heirateten wir am 30. September 1999 im Courthouse von Broward County in Ft. Lauderdale in einem echt „kitschigen“ amerikanischen Trauungssaal mit einer charmanten Friedensrichterin. Ein paar Tage später fanden wir unseren „Stein“ die jetzige „KEY OF LIFE I“ zu einem unglaublich günstigen Preis und noch viel Arbeit an ihr, die noch auf uns wartete. Das wir unser Boot und die Flitterwochen gleich mit „Hurrikan Irene“ einweihen konnten, darauf hätten wir eigentlich verzichten können oder als „Omen“ deuten, was das „gelobte Land“ USA noch für uns auf Lager haben wird.

Wachführer, Crew und Partnerin: GABRIELA BEYER-ALBRECHT

Geboren 29.Mai 1963 in Wien, nach Matura, Fachschule für Wirtschaftswerbung, nach Grafiker und Dekorateur über Fotolabor mit einem Partner zu eigener Firma mit Desktop Publishing, Satz und Druckvorbereitung. Nach Aussteigen aus der Firma, Einschulung in die Bootsführung und Ablegen der Prüfung für das Küstenpatent und in der Funktion als Wachführer auf der „Manuda“, und nun als Wachführer, Crew, Partner und Ehefrau auf der „KEY OF LIFE I“ unterwegs.

Vorwort 3.Teil

Wir schreiben den 19. Februar 2018, und ich sitze wieder seit einem Monat auf unserer „Key of life I“ in Petite Martinique, und schreibe jetzt dieses Vorwort, da ich heute nach sehr langer Zeit, endlich den 3. und letzten Teil von „Unter dem Key of life“ zusammen gefaßt habe, und versucht habe, alles in Folge in Buchform zu bringen.

Da ich ja schon in den anderen zwei Teilen, ebenfalls jeweils ein Vorwort, geschrieben habe, will ich jetzt nicht weiter darauf eingehen, denn dort habe ich ja schon vieles gesagt, und wie sagt man so schön in Latein:

„Repetita non Placent“ Wiederholungen gefallen nicht!

Vor allem, bin ich zu faul um mir nochmals ein weiteres Vorwort auszudenken, und deshalb nur von dem anderen Vorwort etwas rein kopiert, da vielleicht jemand die beiden anderen Teile doch nicht gelesen hat.

Apropos schreiben! Ich bin kein Schriftsteller, weil mir die Gabe der ausschmückenden und leider nur allzuoft höchst fantasievollen Schriftstellerei fehlt, sehe ich mich eher in der Position eines Berichterstatters. Ein Bericht ist immer noch die ehrlichste Form, um Begebenheiten und Situationen möglichst objektiv in einer lesbaren Art und Weise mit den zugehörigen Erklärungen darzustellen.

Weiterst möchte ich auch nicht beruflich schreiben, denn dann würde es zu einer Arbeit ausarten. Es ist bereits jetzt genug Arbeit meine Gedanken zu Papier zu bringen, aber jetzt schreibe ich nur wenn es mir Freude macht und nicht weil ich es muß. Geschweige denn, würde ich schreiben wollen, wenn mir ein Verleger im Nacken sitzt und auf das nächste Buch wartet.

Zu meiner Person ist noch zu sagen, in allen meinen Büchern ist nichts Fiktives sondern sind nur Tatsachen und Fakten nieder geschrieben. Ich behaupte sogar, es ist nur die „objektive Wahrheit“, was zu unzähligen Diskussionen mit meiner Gabriela führt, da von ihr immer wieder vehement versucht wird es zu widerlegen, und sie mir immer wieder versucht einzureden, es ist meine „subjektive Wahrheit“, die ich da schreibe. Jedenfalls sind alle Daten und Positionen aus meinen Logbüchern entnommen und sollten somit auch stimmen. Obwohl dies kein Hafenhandbuch ist, kann aber, falls jemand mal vor hat, auch in diesen Gewässern zu segeln, alle Hinweise und Tips zur Navigation verwendet werden. Soweit es in meiner Macht steht, verbürge ich mich dafür, daß die Positionen, Wegpunkte, Tiefenangaben, sowie diverse Ansteuerungen von Buchten und Häfen auch wirklich zur Navigation verwendet werden können.

Ich übernehme natürlich keine Verantwortung für eventuelle Schiffbrüche, da ja der Druckfehler Teufel immer wieder zuschlagen kann, auch mit dem besten Rechtschreibprogramm. Ich habe übrigens diverse Erklärungen am Ende des Buches als GLOSSAR angehängt, da ja ein Teil meiner Leser nicht alle sogenannten „Fachausdrücke“ auf Booten versteht.

Ich habe viele Bekannte auf Booten, die sie ebenfalls nicht verstehen, und viele Ausdrücke von den „echten“ Seglern, klingen für mich auch nur „spanisch“.

Nicht so wie in meinen früheren Büchern, wie den „Logbuchauszügen von der Manuda“ wo ich ja täglich einen Bericht niederschrieb, werde ich in diesem Buch eher versuchen ein paar Tage zu überspringen und für den Leser die interessanteren Tage und Fahrten zu beschreiben, und hoffentlich gelingt es mir, es halbwegs leserlich zu Papier zu bringen und auch ein wenig zum schmunzeln, wie es meinem Bekannten Karl Vettermann doch meistens gelungen war! Aber obwohl ich versuchen werde, meine

„Kraftausdrücke“ stark zu reduzieren, werde ich den Stil von Karl Vettermann wohl nie erreichen. Um ehrlich zu sein, will ich es auch gar nicht, da ich trotz nun 68 Lenze, noch immer nicht „klüger“ geworden bin, bin ich nach wie vor ein Gerechtigkeitsfanatiker und versuche mit meinen Geschichten, bildlich gesprochen, so lange in einem Wespennest herum zu stochern bis ich gestochen werde. Deshalb werde ich so lange ich kann, alles aufzeigen was mir nicht in den Kram paßt und da ich mich gerne ärgere, macht es mir auch noch Spaß. Aber wie ich immer zu sagen pflege:

**„Es ist vielleicht wichtig, wie man etwas schreibt,
aber wichtiger ist
es, daß man es schreibt!“**

Ich habe in meiner PR Zeit gelernt aus vier Sätzen Info einen Mittelaufschlag zu „zaubern“ oder bildlich gesagt: „Aus einem Maulwurfshügel, einen Berg zu machen!“ Aber meine Berichte, die manchmal nur aus trockenen Fakten bestehen, sollen einen wahrheitsgetreuen Einblick in ein anderes Leben geben.

Aber wie oft soll man die traumhaften Buchten beschreiben? Ich zeige auch die negativen Seiten auf und damit für manche TRÄUMER die Wahrheit und welche ungeahnten Probleme auf einen zu kommen können, der sich entschieden hat sein Leben auf einem Segelboot zu leben und mit welchen ungeahnten Problemen er rechnen muß, wenn er in Ländern der „dritten Welt“ div. Ersatzteile und Materialien kauft, was wirklich auf ihn zukommt. Wenn ich auch manche Situation besser ausschmücken möchte, würde ich damit das Buch noch länger machen und ich weiß, daß ich im Erzählen besser bin, deshalb lade ich den Leser gerne ein, bei meinen Vorträgen an den Clubabenden des Segelclub-Ankh dabei zu sein. Die Bilder zu diesem Buch sagen mehr als tausend Worte.

Wenn auch manche Geschichten etwas unglaublich klingen könnten, sie sind wahr und jederzeit belegbar. Für manche Leser die Zweifel daran haben, würde ich gerne jede Wette mit ihnen annehmen um es zu beweisen. Übrigens, kein Name wurde verändert und alle Daten von Yachten oder Personen stimmen mit den echten Zeiten und Orten überein.

Ich (wir) haben versucht, mit unserem Boot, so viel wie möglich zu „leben“ und ich denke, trotz mancher Widrigkeiten, bereuen Gabriela und ich keinen Tag, mit dem wir diesen Weg eingeschlagen haben, und ich denke die Worte von Eminescu, sagen dazu alles:

**"Denn das Leben ist ein verlorenes Gut,
wenn man nicht gelebt hat wie man hätte leben
wollen."**

Jedenfalls, eines ist sicher, wir haben unsere Zeit am Boot wirklich gelebt, und ich hätte sicher nicht, meine Zeit, als ich noch mit dem Panzerwagen fuhr, und bis zu, damals noch, 120.000.000 Schilling von der Zentrale zu den Filialen transportierte, jemals daran gedacht, es nieder zu schreiben. Denn da hätten für alle sieben Jahre, sicher fünf Seiten genügt.

Aber für diejenigen, die den Versuch starten wollen, auch ein Leben als Fahrtensegler einzuschlagen, soll dieses Buch ohne „Beschönigungen“ aufzeigen, was da alles passieren kann und teilweise schonungslose Tatsachen bringen, die aber doch vielleicht hilfreich sind um das Leben eines Fahrtenseglers zu beschreiben, daß sicher kein endloser Badeurlaub ist, wie manche immer noch der Meinung sind.

Auch wenn ich zu diesem Zeitpunkt wo ich dieses Vorwort schreibe, eigentlich kein „Licht“ am Ende des Tunnels sehe, und wir im wahrsten Sinne des Wortes, um das „überleben“ unseres „Steines“ kämpfen!

Hoffe ich doch, daß ich nicht doch noch in einem „Nachwort“ ein negatives Ende unserer „Key of life I“ anhängen muß!

Capitano di tutti Capitani Erich und Wachführer Gabriela



Gabriela und Erich auf Lieblingszisterne 2016 in Petite Martinique

INHALTSVERZEICHNIS:

1. ZURÜCK IN DIE BAHAMAS

Brunos tot ein „Zeichen“
Die schwarze Wolke ist noch da
Exumas und George Town
Zylinderkopfdichtung
Wieder ins „gelobte“ Land

2. WIEDER IM MICKY MAUS LAND

Motor und Pumpen
Wieder nach Österreich
Einspritzpumpe
„Gürtelrose“
Intra Coastal Waterway
Lümmelbeschlagnagel
Nochmals Miami

3. NIE WIEDER USA

Wieder Bahamas
Viele Hurrikans
Am Weg nach George Town
Hurrikan Frances
Aus dem Wasser
Crew der „Pinta II“

4. DER „DORNENPFAD“ IN DIE KARIBIK

Atlantik 8605 m Tiefe
Puerto Rico
Spanisch Virgin Islands
Von St.Croix nach Osten
Geburtstag in Martinique
Durch die Grenadines
Flucht vor „Emelie“ nach Venezuela

5. SÜDAMERIKA - VENEZUELA

Gast mit viel Problemen
Laguna Grande de Obispo
Von Mochima nach Porlamar
„Epilepsie“ Fallsucht
Einbruch auf „Mastin“
Auf den Spuren von Humboldt
Los Testigos

6. ZURÜCK NACH OSTEN

Wien mit Problemen
An Land mit viel Arbeit
Merida auf 4765 m Höhe
Trinidad und Karneval
Grenada und Carriacou-Petite Martinique
Gabrielas 1. Regatta
Wieder Flucht vor Hurrikan

7. WIEDER VENEZUELA

Zurück nach Porlamar
Idee Ankh Refugium

Aktion mit Lichtmaschine, Post und Motor
Venezuela wird freudlos

8. GRENADA-CARRIACOU-PETITE MARTINIQUE

3000 Bordtage mit Party in PM
25 Jahre Segelclub Ankh
Hurrikansaison startet wieder
Regatta mit Abbruch
Getriebe kaputt, aber trotzdem Party
Fünf Tage auf der Reise, am 29. September 2009
wieder in Wien
Generalversammlung und Clubabend
Wir sind in Barbara Karlich Show
Freudlos, Trostlos, Farblos
Zehn Monate und sie schwimmt noch
Hurrikansaison noch bis Ende November 2010
Horormeldung aus Karibik
Einstweilen Entwarnung 2011
Winter in der Karibik
Dingi ist weg
Vom Ankerchaos über Motor zu Termiten
Weihnachten mit „Christmaswind“
Windiges Paradies 2012, aber Motor läuft wieder
Wir hängen auf unserer Murring
Keine Pläne wie es weitergeht
2013 Getriebe wieder eingebaut
10.000 Seemeile gefeiert
Karneval in Carriacou und Action an Bord
Drei Brüche an einem Tag
2014 in Österreich

2015 Wo soll ich anfangen zu reparieren?
„Hit and run“ in der Karibik
Zum Warten verurteilt
„Black Friday der 13. März 2015
Computer und Polizeikontrolle!-
„Key of life I“ wartet auf Hurrikan Saison
2016 Hurrikan ging durch unser Leben
Wieder Schock nach zwei Jahren
2017 Ich schaffe es nicht mehr aus eigener Kraft
„Babage“ kracht in unseren Bugsprit
2018 Wieder „Hit and run“ in Petite Martinique
Beach Corrision
Wieder jemand in unser Boot gekracht

ANHANG

Hurrikan aus Gabrielas Sicht
Regatta aus Gabrielas Sicht
Piratenüberfälle in Karibik
Euro, aber wer will in wechseln?
FRAUD OR AMERICAN WAY? englischer Bericht über
Lümmelbeschlagnahme
Kurzer englischer Bericht über „Fire“
Aufstellung von Bezahlung an „Fire“
Langer englischer Bericht über „Fire“

GLOSSAR

1. ZURÜCK IN DIE BAHAMAS

Brunos tot ein „Zeichen“
Die schwarze Wolke ist noch da
Exumas und George Town
Zylinderkopfdichtung
Wieder ins „gelobte“ Land

Brunos tot ein „Zeichen“

Dienstag 28. Jänner 2003! Georg holte uns um 1505 von Miami Flughafen ab, nachdem ein "Hund" unser Gepäck ab schnüffelte und sie Gabis Apfel konfiszierten.

Unsere Key of life hat alles gut überstanden und nach einer gründlichen Reinigung gehen wir am 31. Jänner 2003 wieder von Carol Anne´s Dock ab um Richtung Dinner Key zu gehen. Wieder mal funktioniert der Magellan Blazer 12 nicht mehr, und auch der Magellan 315 spinnt?

Nachdem wir wieder vor Dinner Key unseren Anker gesetzt haben, versuchte ich ein paarmal Bruno auf seinen Boot zu erreichen, obwohl sein Dingi hinter dem Boot hängt, antwortet er nicht! Am Donnerstag den 6. Februar steige ich mit Heinz, einem anderen Deutschen der hinter ihm vor Anker liegt auf Bruno´s Boot und finde ihn tot auf seiner Koje liegen. Mein Geruchssinn hatte mich also nicht getäuscht als wir vorbei fuhren.

Nachdem ich Küstenwache verständigt hatten und die Hubschrauber von den Fernsehstationen über uns kreisten, wußten wir das als "Zeichen" zu sehen. Einen Motor von Bruno konnten wir uns nun aufzeichnen und somit beschlossen wir wieder in die Bahamas zu gehen. Wir hatten wieder mal genug vom "gelobten Land". Nachdem endlich unser Magellan nun das dritte Mal aus der Reparatur zurück

war, gehen wir am 27. Februar 2003 wieder über den Golfstrom in Richtung Bimini, Bahamas.

Am Freitag den 28. Februar haben wir um 0335 den Leuchtturm von North Rock eine 1/4 SM an BB, und wir segeln in die Große Bahama Bank rein. Wieder spinnt auf 25°34'N und 78°24'W unser GPS und wir fahren wieder mal über 70 Knoten schnell einen Zick Zack Kurs für ein paar Minuten! Das gleiche Phänomen hatten wir bereits zweimal auf der Bahama Bank, bei unseren Übersteller der "Bravehaert". Ist es das Bermuda Dreieck, oder nur der Magellan?

Die schwarze Wolke ist noch da

Am Sonntag den 2. März legen wir um 1508 an der Zollmole in Nassau an, die Bahamas haben uns wieder! Montag 10. März 2003 wir sind unterwegs in Richtung Exumas! 9. März 2003 Bei Anker auf gehen, bricht mir der Ankerschaft!!! Unser nachgemachter CQR hat einen Schaft aus Gußeisen und da dürfte ein Fehler drinnen gewesen sein. Das ist der Unterschied vom echten geschmiedeten CQR, der allerdings auch um 350 \$ mehr kostet.



Wir segeln zurück nach Nassau um den Anker um 60\$ schweißen zu lassen und erfahren am 19. März, das Bush nun doch den Krieg im Irak angefangen hat, was ich vorher schon wußte und Gabriela schon gesagt habe. Am 23. März segeln wir bereits wieder zurück in die Exumas wo wir vor Highborne Key um 2315 den Anker setzen.



Einen nicht geringen Schock bekomme ich am 26. März als ich feststellte, daß ca. 50 meiner Musik CD's kaputt geworden sind, sie haben Löcher in der Beschichtung, obwohl es alle original gekaufte CD's sind und keine kopierten. Bin etwas verzweifelt, den ich habe keine Erklärung dafür, noch finde ich zwischen den verschiedenen CD's einen Zusammenhang. Verbringen schöne Zeit in "Normans Cut" vor der Insel des ehemaligen Drogenbarons Carlos. Am Samstag den 5. April stelle ich fest, daß meine Seewasserpumpe rinnt, beim tauschen der Simmeringe die ich ja in Reserve habe, mache ich beim Einbau einen kaputt! Könnte mich in den Ar... beißen, aber was soll man machen. In Black Point warten wir auf Ersatz, den uns Georg von Ft. Lauderdale mit dem Flugzeug einfliegen läßt, kostete 50 Dollar, statt 5 \$ normal in Geschäft!

Als Draufgabe geht am 11. April 2003 an unseren 1001 Bord Tag der Wassermacher "PUR 35" kaputt. Bei dem Service von PUR um 240 Dollar, hatte einer der amerikanischen "Spezialisten" die Verschußschraube vom "Shuttle" schräg angesetzt und dabei das Plastikgewinde zerstört und das Gewinde "neu" geschnitten! Gut das wir an Bord waren, sonst hätte der Wassermacher pro Stunde an die 500 Liter Wasser ins Boot gepumpt! Nachdem ich ein Verschußstück in Reserve an Bord hatte, gelang es mir den Wassermacher wieder zu reparieren, wenn auch die O-Ringe erneuert werden sollten, wobei diese Größe natürlich nirgends aufzutreiben war.



35° Schräglage in Farmers Key, vertraue nie Karten von der USA

Exumas und George Town

Diesmal schaffen wir es nach all den Reparaturen endlich über Black Point hinaus zu kommen. Nur dafür sitzen wir vor Little Farmers am Ostermontag den 21. April wieder mal auf Grund! Um 1830 haben wir eine Schräglage von 35 Grad! Nun leider auch feststellen müssen, das auch die Explorer Charts nicht genau sind. Wir sollten noch einen halben Meter unter dem Kiel haben, jedenfalls laut Karte und Peilung mit Kompaß und GPS. Kurz nach 2300 sind wir wieder frei und setzen etwas nördlich den Anker. Gabi meinte wieder, daß es das schönste Ostergeschenk war, was ich ihr machen konnte, als wir wieder frei schwammen!



Monument Beach vor George Town in den Exumas

Am 23. April 2003 haben wir endlich günstige Bedingungen und gehen durch den Galliot Cut in den Exuma sound nach

George Town, wo wir um 1640 vor Monument den Anker fallen lassen. Dadurch das gerade Regatta in George Town ist, liegen an die 300 Boote in der Bucht, da aber genügend Platz ist, vor allem etwas weiter weg von der Stadt, haben wir einen schönen Ankerplatz und die Wendeboje genau vor uns! Wir eröffnen einen Batelco Account für unser Email um 20 \$ für zwei Monate, somit können wir nun überall wo wir einen Batelco Turm sehen, auch in unser Email gehen, was wir auch ausnützen und unsere Freunde mit Fotos eindecken. Im Mai lernen wir über Funk Norman und Ellie von "Walkabout" kennen und ich kaufe ihm ein SSB Funkgerät ab, da unseres schon 25 Jahre am "Buckel" hat. Somit ist auch der Kontakt bei der Atlantiküberquerung, halbwegs gesichert.



Auf dieser Haiti Sloop mit 7m waren 32 Flüchtlinge an Bord

Ich muß nun eine Entscheidung treffen, entweder für die Hurrikan Saison weiter nach Luperon in die Dominikanische Republik, oder wieder umzudrehen und nach Florida zu gehen. Nach langem überlegen entscheide ich mich für den Weg retour! Erstens möchte ich doch einen stärkeren Motor, der in der Karibik sicher nicht leicht aufzutreiben ist. Zweitens möchte ich den Wassermacher reparieren lassen. Drittens den Anker bei Sailorman zurück geben, was mir Chuck per Email bereits versprochen hat, daß er ihn tauscht, auch noch nach drei Jahren! Und viertens spinnt auch nun der Magellan 315 wieder, nun bereits das zweite neue Gerät das ich bekommen habe! Somit entscheide ich mich für den Weg zurück nach dem "gelobten" Land, was mir gar nicht leicht fällt, wieder ins "Straflager" Florida zu müssen.

Am 10. Mai gehen wir durch den Exuma sound zurück nach Norden und beim einlaufen, wo schon die Ebbe gegen uns stand, merkte ich beim Galliot Cut, wie gut ein paar PS am Motor mehr wären. Es dürfte die Saison für Flüchtlinge aus Haiti sein, in Black Point kommt ein 7 m Boot mit 32 Flüchtlinge an, und am Mittwoch ist drei SM vor uns eine Haiti Sloop von 40 Fuß mit 173 Flüchtlingen an Bord mit knapp 10 cm Freibord fast am sinken. Sie wird von Ray, einen Freund und Parkranger von Waderick Wells an den Strand einer Insel geschleppt und auf Grund gesetzt um die Leute nicht zu gefährden.

Am 18. Mai zu meinem Namenstag setzen wir wieder mal in Nassau Hafen den Anker. Hätte nie gedacht, daß ich schon wieder mal einen Geburtstag in Nassau feiere, am 25. Mai nun meinen 53 er!! Die Scharniere von der Aries, wo das Ruder zum hoch klappen geht, ist total ausgeschlagen, somit nehme ich es weg und montiere das Ruder fix. Auch laut Aussage von Aries Reparaturanleitung die einzige Möglichkeit, da das Scharnier nicht mehr erzeugt wird. Wir

lernen Tracy und Albi von "Opagammy" kennen und haben viel Spaß miteinander.

Zylinderkopfdichtung

Am 5. Juni um 0910 sind wir am Weg nach Florida, nach anfänglich gemütlichem segeln, kommt eine Gewitterfront auf uns zu, die mich die Genua bergen läßt. Mit Sturmböen ist die Front bald über uns weg, es wird windstill und regnet wie aus Kübeln! Als ich den Motor starten will, läuft es mir kalt über den Rücken! Durch den Regen hörte es sich an wie ein "Wasserschlag" was bedeutet, ich habe Wasser im Motor! Schon vorher glaubte ich zu bemerken, daß der Motor mehr rauchte als üblich, gab aber eher der langen Standzeit die Schuld daran. Nun war ich mir sicher, als ich den Motor wieder in Gang brachte, was wahrscheinlich auch nur mit einem so alten Volvo Penta gelingen kann, wußte ich, die Zylinderkopfdichtung ist gegangen. Somit drehten wir um und gingen Richtung Nassau zurück. Über Funk kontaktierte ich Basra da ich sicher nicht unter Segel in den Hafen einfahren wollte. Basra hatte aber kein Boot in der Nähe, aber dafür wollte mir die "Bahamian royal defens force" helfen und uns reinschleppen, wenn nötig. Und P41 war schon unterwegs zu uns, wo drei SM vor der Hafeneinfahrt der Motor endgültig den Geist aufgab! Zum Glück hörte unser Funkgespräch auch die Opagammy die sofort rausfuhr und uns reinschleppten, wo wir wieder vor der Crocodiles Bar um 1827 den Anker setzten.



Mein 53igster Geburtstag in Nassau-Bahamas

Nachdem ich die Ventile neu eingeschliffen habe und bereit war am Montag den 9. Juni die Zylinderköpfe wieder aufzusetzen, kommt, während ich im Motorraum sitze ein Funkspruch von "Laloubi" Rainer und Renate sind gerade eingelaufen und beim Ankermanöver bricht ihm die Gummikupplung von der Welle und er treibt durch den Hafen. Leider konnte ich ihm da auch nicht viel helfen, fast unglaublich, eine halbe Stunde später kommen seine Freunde mit "Gone with the wind" und auch ihnen bricht beim Manöver die Kupplung auseinander! Es passiert doch nicht nur uns!!! Nach einer mehr oder weniger erfolgreichen Reparatur, läuft unser Motor wieder und wir versuchen ihn natürlich nicht zu sehr anzustrengen, hoffen aber damit nach Florida zu kommen, auch wenn eine Zylinderkopfdichtung nicht neu ist, aber er läuft.



Rainer und Renate von „Laloubi“ und Stasy und Phil von „Gone with the wind“ Nachdem beiden die Wellenkupplung im Hafen brach.

Dank unseres Motorschadens haben wir ein paar schöne Tage mit "Laloubi" und "Gone with the wind" und wir leisten uns nochmal etwas Technik an Bord, und kaufen uns von "Laloubi" einen gebrauchten PC Lap top, einen Dell Inspiron 4000 wo wir nun auch Wetterfax runterladen können und mit dem GPS in Verbindung ein gutes Navigationsprogramm bekommen mit allen elektronischen Seekarten. Es tut natürlich weh unserem Apple untreu zu werden, aber wie jetzt, schreibe ich doch lieber auf meinem Apple Power Book statt auf einem schnöden Dell!



West Palm Beach Sonnenuntergang am Ankerplatz

Wieder ins „gelobte“ Land

Die Aktionen mit den durchziehenden Booten, die alle auf ein Wetterloch warten, möchte ich hier nicht detaillieren aber es gab genug Ärger mit den "Nasenbohrern" die glauben Fahrtensegler zu sein. Am 29. Juni setzen wir kurz nach Nassau die Segel und gehen Richtung Florida. Nach 144 SM unter Segel, setzten wir am 30. Juni vor Bimini den Anker da der Wind total eingeschlafen ist und kommen zum schlafen. Die Aries hat mit dem neu fix montierten Ruder super gearbeitet.

Am 1. Juli gehen wir um 1105 Anker auf und Richtung Miami, Wind wird weniger und trotz Spinnaker weiß ich bald, Miami ist nicht zu erreichen, der Golfstrom nimmt uns mit

mehr als 3,5 Knoten nach Norden mit, nach Westen machen wir gerade einen Knoten gut. Mit Coast Guard die uns in der Nacht verfolgen und erst nach etlichen Funkanrufen antworten, über etliche Gewitterzellen und eintauchen unserer Genua beim bergen, steht fest: Auch Ft. Lauderdale ist nicht zu schaffen somit ist das nächste Ziel West Palm Beach!

Über SSB spreche ich mit Norman von der "Walkabout" der in West Palm Beach vor Anker liegt. Später noch mit ihm Kontakt über VHF und er kommt uns mit seinem starken Dingi in der Hafeneinfahrt entgegen, wir haben auch die restlichen 83 Sm geschafft. Norman bleibt in der Nähe falls der Motor es nicht schafft, aber er macht keine Probleme, bis hinein zum Lake Worth wo wir dicht am Hafenbecken am 2. Juli 2003 um 1255 auf 24°46'01 N und 80°02'65 W den Anker setzen. Das "gelobte Land" hat uns wieder.



4. Juli Feuerwerk in West Palm Beach

2. WIEDER IM MICKY MAUS LAND

Motor und Pumpen
Wieder nach Österreich
Einspritzpumpe
„Gürtelrose“
Intra Coastal Waterway
Lümmelbeschlag
Nochmals Miami

"Motor und Pumpen"

Wir sind am 4. Juli 2003. An unserem Ankerplatz, nahe dem Turning Basin vom Hafen West Palm Beach, somit auch nahe des ICW, und sehen zwar rundherum viele Feuerwerke, aber dafür auch jede Menge Boote entlang des Wasserweges und man könnte meinen, daß wir einen "Parkplatz" mitten auf der Südosttangente haben. Als Draufgabe haben wir zeitweise (gezählte) 18 Barracudas unter unserem Boot stehen. Wir beginnen mit der Suche nach einem Motor, und hängen Zettel in den umliegenden Marinas aus.