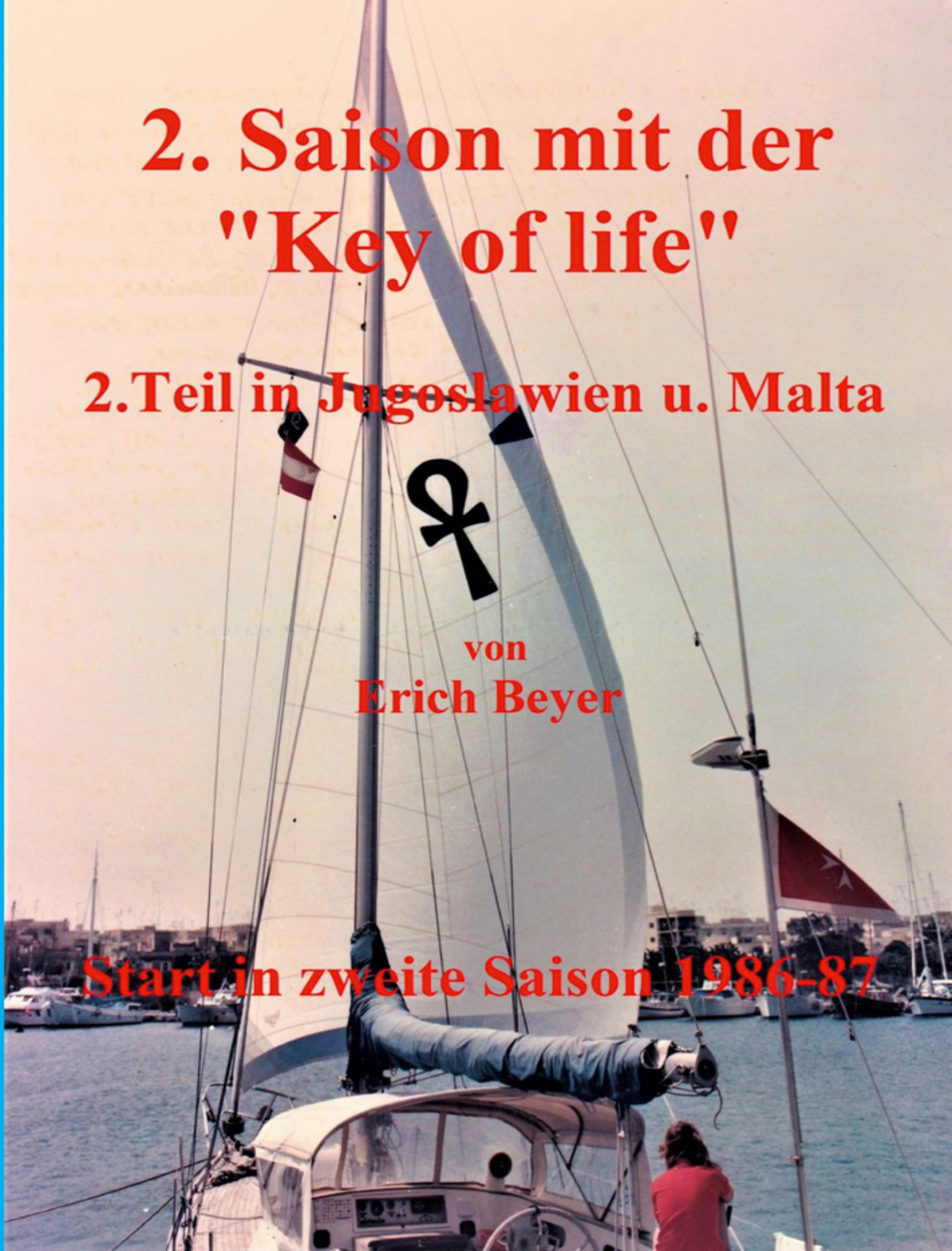


2. Saison mit der "Key of life"

2. Teil in Jugoslawien u. Malta

von
Erich Beyer

Start in zweite Saison 1986-87



INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1. Kapitel: *Zurück nach Jugoslawien*
2. Kapitel: *Horrorfahrt mit Leihwagen nach Wien*
3. Kapitel: *Saisonstart mit Problemen*
4. Kapitel: *Voll in die Sommersaison 1986*
5. Kapitel: *Kurzbesuch in Wien und ab nach Malta*
6. Kapitel: *Wieder ein Winter in Malta*
7. Kapitel: *Trip nach Sizilien und Gäste in Malta*
8. Kapitel: *Nach Slipp zurück nach Jugoslawien*
9. Kapitel: *Wieder Probleme bei Saisonstart 1987*

Nachwort:

Gästebucheintragungen:

Glossar:



*Hier schon unter „Malta“ Flagge als „Key of life“ Spinnaker für Foto an der Mole
beim Veli Rat in der U.Pantera gesetzt. .*

Steckbrief:

Unser Boot: "KEY OF LIFE"

Länge ü.a.: 11,12 m 38 feet Länge W.L.: 9,20 m

Breite: 3,54 m Tiefgang: 1,80 m

Verdrängung: 11,92 gross Tonnage 8,11 register Tonnage

Segelfläche vermessen: 70 m² Takelung: Sloop

Motor: Mercedes Nanni (MB180) oder OM636 mit 40 PS

Bauwerft: Craglietto Triest Baujahr: 1978

Konstrukteur: Sparkman & Stephens

Baustoff: Mahagoni auf Eiche - Teak Deck

Skipper und Autor: ERICH BEYER

Geboren am 25. Mai 1950 in Österreich, gelernter KFZ Mechaniker, eine Sommersaison als Matrose auf der Donau mit der „M.S.BUCHENAU“ zwischen Regensburg und Russland. Über Abendkurse in Schwachstromtechnik und Elektronik über Elektriker in fast alle Berufssparten rein geschnuppert. Lange Jahre als Disc Jokey durch die Lande gezogen und nach Anzeigenleiter bei Bezirkszeitung Hietzing mit eigenem Werbebüro Pleite gegangen. In den

70igern Jahren von Freunden nach Mali Losinj gelockt worden und mit den verschiedensten Motorbooten die Adria unsicher gemacht. Ich machte sogar wirklich eine Prüfung um das "Küstenpatent" zu erhalten. (Was man von den meisten die es haben, nicht behaupten kann, und daran hat sich auch im nun "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 wieder aufrichten einer Jolle, 300.- Schilling bezahlen musste, mal 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 jede Menge „Skipper“ mit allen möglichen Segelscheinen kennen lernte 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 1,96 m das Jollensegeln nicht besonders behagte, und ich ja auf einem „Dickschiff“ das Segeln lernte, hatte ich natürlich keinen „A - Schein“, denn man aber verlangte 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 im 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 von gecharterten Segelbooten von allen möglichen Charterfirmen über die ich hoffentlich auch mal ein Buch schreiben werde, 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 Logbuchmäßig nachweisen musste mindestens 10.000 Seemeilen und ein Jahr als Skipper gefahren zu sein. Vor sechs hochdekorierten alten Kapitänen, wo ich mich nicht mal 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 provorsa“ eine Crew kennen, die mit einer „Shogun“ unterwegs war, aber keine Ahnung von Navigation hatten und ich dem „Skipper“ Herbert ein paar Unterrichtsstunden in Navigation gab. Unter anderem wurden wir Freunde und hielten auch noch in Wien Kontakt, und mit Erich und Gustav von dieser Crew als Partner gründeten wir 1984 den „Segelclub – ANKH, und kauften die erste „Key of life“ eine 38 Mahagoni Sloop von Sparkman & Stephens. Mit meiner zu dieser Zeit Partnerin und späteren 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 machen zu können um zu überleben,

zwangen mich das Boot zu verkaufen. Da wir eigentlich von hier zu einer Weltumsegelung starten wollten, nachdem wir das Boot generalüberholt hatten, war ich am Boden zerstört und versuchte in Wien wieder neu zu starten, und 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. Es brauchte nicht lange um mich zu überreden, vor allem da ein ehemaliges 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, bis Dato habe ich nun schon ACHT Bücher aufgelegt, am Ende sind die ISBN Nummer einzusehen.

Da mit Gabriela mehr als nur eine Freundschaft entstanden war, regte sie mich dazu an, diesen Vorschlag anzunehmen und sie als Partnerin 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, und glaubte genug gesehen zu haben und vor allem da 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 brechen zu wollen, und in drei Jahren man sicher nicht sehr viel von der Welt sehen kann, 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 wenigsten 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 die 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. Daß 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.



Capitano di tutti Capitani, Skipper Erich

Wachführer, Crew und Partnerin:

GABRIELA BEYER-ALBRECHT

Geboren 29.Mai 1963 in Wien, nach Matura, Fachschule für Wirtschaftswerbung, nach Ausübung des Grafiker- und Dekorateurs über Fotolabor mit einem Partner zu eigener Firma mit Desktop Publishing gekommen. 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 war als Wachführer, Crew, Partnerin und Ehefrau auf der „MANUDA“ und „KEY OF LIFE I“ unterwegs.

Wachführer und Verlobte auf dieser ersten „Key of life“
von der ja jetzt dieses Buch handelt, war: Foto unten

GABRIELE TLASKAL jetzt **WUKOVITS** Geboren 18. Mai
1963



Vorwort

Wir schreiben den 9. Februar 2021, und ich sitze in Klosterneuburg im Tal und nicht am Rolandsberg, und ich beginne am 2. Teil unserer Abenteuer mit meiner ersten „Key of life“ in Jugoslawien zu schreiben. Ich habe, da ich ja jetzt schon vier Teile über unsere zweite „Key of life I“ in der Karibik geschrieben und über BoD aufgelegt habe, und auch noch über die Törns mit der „Manuda“ in Kroatien ein Buch aufgelegt habe, nun da auch der 1. Teil von *„Beginn in Jugoslawien mit der „Key of life“* von 1985 -86 überall erhältlich ist, einen Teil des Vorworts von den anderen Büchern übernommen, denn da 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 drei anderen Teile doch nicht gelesen hat.

Apropos schreiben! Ich bin kein Schriftsteller, weil mir die Gabe der ausschmückenden und leider nur allzu oft 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 Tipps 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“.

Wie schon gesagt, es sind hier alle Reiseberichte in chronologischer Folge, wie es passiert und wie wir es erlebt haben, zusammen gefasst, also manchmal vielleicht etwas verwirrend, da auch dazwischen Zeitspannen waren, wo wir in Österreich und nicht am Boot waren, aber wie ich zu sagen pflegte:

**„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. 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 hoffe auch Gabriele die mit mir in diesem Buch unterwegs war, 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, als „Neujahrsschreck“ die Nachricht kam, das die „Key of life I“ am 3. Jänner 2021 von der Muring abgerissen ist und auf das Riff vor „Petite Martinique“ getrieben ist. Nun haben wir den Kampf endgültig verloren, nachdem uns in „Petite Martinique“ unser Boot schon vorher von der „Ocean

Royel“ und der „Hero II“ zerstört wurde, und es in Grenada, ein Land der dritten Welt, leider kein Gesetz noch Recht für Ausländer gibt, und wir das Boot aufgeben müssen, und speziell mit der derzeitigen Situation mit „Corona“ wären wir wahrscheinlich sowieso nie mehr auf unser Boot gekommen, und die Chance bekommen die noch sehr vielen persönlichen Sachen die dort lagern, zurück nach zu Österreich bringen.

In der Webseite: www.segelclub.ankh-refugium.com ist alles nachzulesen, mit Fotos und Reiseberichten und bei mehr Interesse auch noch in der ECC Seite www.ankh-refugium.com.

Capitano di tutti Capitani Erich nun leider nur mehr eine „Landratte“

1.Kapitel:

Zurück nach Jugoslawien

Am 6. April 1986 Bereits um 0600 alles klar gemacht und um 0715 laufen wir mit Jörg, ein deutsches Clubmitglied, der im „Thalia Theater“ in Hamburg schon in einer gehobenen Position ist und bereits das dritte Mal an Bord ist und in Lignano bei unserer ersten Regatta, wo wir den 3. Platz belegten, auch schon mit dabei war. Er will mit uns den Übersteller von Malta nach Jugoslawien mit segeln. Die Dünung ist relativ stark, aber nur wenig Wind gegen uns NE 1-2 Bft. Aber dafür Seegang 5 und um 0915 haben wir gerade noch Malta achteraus in Sicht und wir haben einen Kurs von 35° leider nur unter Motor angelegt. Um 1705 haben wir „Land in Sicht“ und sehen bei etwas diesiger Sicht, die Südhuk von Sizilien und den Hafen von „Porto Palo“ den man bei südlicher Wetterlage eher nicht anlaufen sollte, denn dann ist es sehr, sehr unruhig im Hafen und auch nicht sicher als Liegeplatz.

Um 1845 lege ich einen Kurs von 23° an und schalte die Positionslichter ein und ziehe auch noch die Fettbuchse der Welle nach als ich einen Check im Motorraum mache. Wir haben die ersten 58 Sm hinter uns und ich habe die Leuchtfeuer von „Cozzo Spadaro“ und „Capo Passero“ in Deckpeilung mit 263° und wir haben einen Schnitt von 5 kn gemacht. Um 2100 ca. 15 Sm vor Siracusa stoppe ich die Maschine, da der Motor sehr unruhig läuft, was mir gar nicht gefällt. Verstehe ich nicht ganz, meine Tanks sind voll, also dürfte ich auch trotz der starken Dünung keine Luft angesaugt haben. Aber ich entlüfte einmal die Dieselleitungen und ich habe stark die Dieselfilter in

Verdacht, obwohl ich die erst vor kurzem gewechselt habe. Jedenfalls läuft Motor wieder nach Entlüften ruhig und wir haben um 2225 „Murro di Porco“ eine halbe Sm an BB Dwars und laufen nach Sicht in den Hafen von Siracusa ein, wo wir um 2315 ein super Anlegemanöver machen und uns röm.kat. auf die Mole legen, vor Buganker und Hecklandfeste. Wir haben unseren Schnitt die Küste entlang sogar auf 5,7 kn verbessert.



Links noch in Malta einen neuen Niro Mast für Flagge und Funkantenne und Verstärker „Bumerang“ Antenne bekommen, und recht: Unterwegs mit Jörg in Richtung Sizilien.

Am 7. April 1986 der übliche Spießrutenlauf mit einklarieren bei „Capitaneria di Porto“ und Geldwechsel macht sich Gabriele mit Jörg auf Weg zum Einkaufen und ich gehe in der Motorraum und wechsle Dieselfilter Nr.1 und

was ich sehe hat nichts mit Diesel, geschweige denn, mit reinem Diesel zu tun. Am Filter ist eine Schicht wie ein schwarzer Lack darauf. Also dürfte ich irgendwo einen total verdreckten Diesel eingefüllt bekommen haben. Kein Wunder das der Filter zu war. Ich gebe einen neuen Filter und entlüfte und der Motor läuft wieder super. Es ist leichter NE Wind mit 2 Bft und „Mare mosso“, was so viel wie „Meer bewegt“ bedeutet, nur ist es beim Wetterbericht immer für die Berufsschiff Fahrt ausgelegt, also für eine normale Segelyacht würde eher ein „Mare poco mosso“ besser sein, „Meer wenig bewegt“ und bei „Mare molto mosso“ also „Meer stark bewegt“ braucht man gar nicht an ein Auslaufen denken! Jedenfalls fahren wir um 1215 von Siracusa ab und mit einem Kurs von 36° gehen wir unter Motor bei klarem Himmel in Richtung „Stiefel“ von Italien ab. Dieses Mal wird es eine ruhige Fahrt, als wir südlich von unserem Kurs eine Boje sighten und wir machen gleich ein Training für ein „Mann über Bord“ Manöver das super klappt und wir bergen eine abgerissene Tauchboje aus dem Wasser. Um 1930 nimmt die Bewölkung etwas zu, und um 2040 habe ich „C.Del Arm“ in Peilung von 340° und am SE Ende von Italien, das Feuer von „Spartivento“ auf 30° und Jörg übernimmt die erste Wache und ich versuche etwas Schlaf zu bekommen.

Dienstag 8. April 1986 Um Mitternacht übernehme ich wieder die Wache und um 0040 habe ich „C.Spartivento“ auf 270° an BB Dwars und nehme Kurs von 40° die Küste von Italien entlang. Ich schreibe einen „TR“ (travel report) an meinen Freund und Consinglioro „Schluchz“ und um 0210 fällt Nebel ein und der leichte Wind dreht auf Nord. Um 0435 hat die Wache „Pt.Stilo“ auf 21° und um 0730 auf 309° es bleibt ruhig ohne Wind, als ich um 0900 wieder die Wache übernehme. Um 1250 habe ich „C.Rizzuto“ auf Peilung 21° mit Kurs 40° um dann bei Peilung 309° den Kurs auf 34° anzulegen bei einem Schnitt von ca. 5,7 kn habe ich

„C.Colonne“ eine halbe Sm an BB Dwars und ich gehe mit Kurs 310° und guter Sicht nach Crotone, wo wir um 1615 vor Buganker anlegen. Insgesamt von Malta weg haben wir mal 237 Sm geschafft mit gutem Wetter und ein paarmal mit Delfinen begleitet. Nach üblicher „Marterei“ bei Hafenkapitän von meinem neuen „Freund“ von der Tankstelle 170 Liter Diesel liefern lassen. Jörg macht einen Stadtbummel und am Abend kann ich nach vielen Problemen mit der „Radio Company“ fünf Minuten mit Anita über VHF Funk telefonieren.

Am Mittwoch den 9. April 1986 bezahle ich für drei Tage das Constituto beim Hafenkapitän und nach Wetterbericht legen wir um 1010 von Crotone ab und ich lege einen Kurs von 53° über den „Golf von Taranto“ an, mit Motor und Genua, und um 1250 können wir sogar Motor stoppen und segeln bei ESE mit 3 Bft mit der Genua in Richtung Brindisi. Um 1750 schläft Wind total ein und nach 28 Sm unter Segel gibt es wieder nur Motor. Leider kommt um 2145 der Wind wieder auf, aber wieder gegen uns NW 3-4 Bft und leider nimmt Seegang mit 4-5 auch stark zu und wir „knüppeln“ gegenan und um 2310 haben wir das Ende von „Golf von Taranto“ hinter uns und gehen durch den „Canale D„Otranto“ die engste Stelle zwischen Italien und Albanien. Am Donnerstag den 10. April habe ich um 0035 in einer super klaren Nacht bereits das Feuer von „Capo D'Otranto“ in Sicht, und um 0245 habe ich es auf 270° an BB Dwars und es ist relativ viel Verkehr im Kanal. Es sind acht große Schiffe in der Seestraße im Kanal und an BB habe ich zwei Fischerboote, die ihre Netze schleppen. Ich bin am überlegen, falls es stärker wird, gehe ich nach Otranto rein, wenn es Seegang zulässt gehe ich weiter nach Brindisi, ich habe meine Umdrehungen vom Motor auf 2200 U/min gegeben, normalerweise habe ich mit Marschfahrt 1800 U/min und wir laufen gute Fahrt und bleiben über 5 kn. Jörg hat sich um Mitternacht in die Kojе gelegt. Ich bleibe auf

und da es ruhiger geworden ist, gehe ich an Otranto vorbei und habe um 0425 bereits „Torre St. Andrea“ an 270° BB Dwars und laufe nun einen Kurs von 330° weiter die Küste entlang. Um 0645 bin ich auf Kurs 318° und habe „Pt.St.Cataldo“ an 220° an BB Dwars. Um 1105 habe ich die Hafenansteuerung von Brindisi an BB und ich laufe auf Sicht die lange Einfahrt über „Porto Esterno“ dann „Porto Medio“ bis man endlich ganz innen im „Porto Interno“ ist, wo wir um 1145 vor Buganker und Hecklandfeste anlegen, nachdem wir von Crotone 28 Sm unter Segel und 110 unter Motor zurück gelegt haben. In Brindisi die übliche Warterei bei Hafenkapitän, und ich bin stolz auf mich, ich habe nur 19 Zigaretten geraucht! (Für die es nicht wissen, ich komme sonst auf fast 100 Zigaretten pro Tag) Der Wetterbericht ist nicht besonders und wir schreiben viele Ansichtskarten an Freunde in Malta und Österreich.

Am Freitag den 11. April 1986 bekomme ich vom Hafenkapitän nur einen Wetterbericht von vorhergehenden Abend, aber der Wetterbericht auf „RAI 2“ bleibt bei leichtem Ostwind und „Mare poco mosso“. Ich hoffe es stimmt auch. Um 1010 legen wir von Brindisi ab und um 1040 bei Hafenausfahrt setzen wir die Genua als Stützsegel dazu und laufen mit Kurs 346° in Richtung Korcula nach Jugoslawien. Um 1800 ist die Dünung stärker als der Wind und es wird dann noch nebelig und unnatürlich warm. Ich versuche etwas Schlaf zu bekommen bis mich Gabriele am Samstag den 12. April um 0100 aufweckt, da es etwas ruppig wird und zu regnen anfängt. Gestern nur mehr 14 Zigaretten geraucht , und ich übernehme die Wache. Es ist voll bewölkt und regnet weiter bei diesiger Sicht. Ich sehe nicht einmal das Leuchtfeuer von „Goli Rat“ und erst als ich relativ nah bei Mlijet bin, habe ich um 0615 das Leuchtfeuer von „Goli Rat“ eine halbe Sm an STB und ich berge die Genua und gehe mit 335° und Sicht auf den Hafen von Korcula zu.



Jörg ist konzentriert, aber ist ein guter Steuermann.

Um 0845 legen wir längsseits an der West Seite von Korcula an. Nach üblichen Wegen zu Hafenkapitän und einklarieren mit Zoll haben wir noch mit einem Kurs von 9200 Dinar Geld gewechselt und Gabriele geht einkaufen. Um 1000 müssen wir uns verholen, da zu wenig Platz ist um längsseits an der Mole zu liegen und wir gehen vor Buganker und Hecklandfeste. Wir bleiben liegen und machen einen Stadtrundgang und ich kann gleich den Druckschalter von der Wasserpumpe tauschen, der nicht mehr funktioniert.



Gelungen, einmal einen Delfin erwischt.

Sonntag 13. April 1986 Jugoslawien zeigt sich nicht von der besten Seite. Ich werde gar nicht freundlich mit Regen geweckt, Wetter eher trostlos, farblos und freudlos. Ich vertone Video und Jörg hat sich in die Koje gelegt. Es ziehen ein paar Gewitterfronten durch. Am Abend geht Jörg auf ein Bier und es kommt unangenehmer Schwell auf. Der Wind hat nun auf NW mit 3-4 Bft gedreht und es kommt Schwell mit 4-5 auf, was ein Liegen auf der West Seite des Hafens nicht nur freudlos, sondern auch gefährlich macht, falls der Anker nicht hält. Da Jörg noch nicht zurück ist, gehen wir um 2300 ab und verholen uns auf die Ost Seite von Korcula und legen uns dort vor Buganker und Hecklandfeste. Das Manöver gelingt gut und gerade als wir fest liegen, kommt auch Jörg zurück, der sofort, als er den Schwell gesehen hat wusste, warum wir auf die andere Seite gingen. Hoffe nun

doch wesentlich ruhiger schlafen zu können als auf der West Seite.

Am Montag den 14. April 1986 hat der Wind wieder auf NE gedreht. Aber wir gehen, nachdem ich 2000 Dinar an Hafengebühr zahlen musste, doch um 1010 von Korcula ab. Wir haben kurz versucht aufzukreuzen. Aber nach vier Sm starten wir wieder den Motor und gehen gegen grobe Dünung mit 295° in Richtung Hvar. In der Höhe von der kleinen Insel „Scedro“ schaffe ich gerade 4 kn gegen an, ich gebe wieder einmal 2400 U/min und wir kommen gut nach Hvar, wo wir um 1645 röm.kat, anlegen. Im Hafen steht starker Schwell. Beim Spaziergang kaufe ich mir vier neue Asterix Hefte für meine Sammlung. Es ist kühl aber sonnig geworden. Dienstag 15. April 1986 um 0945 gehen wir von Hvar ab und kommen sogar noch 15 Sm zum Segeln und legen an der Hafenmole in Split längsseits um 1355 an. Ich gehe zum Hafenkapitän um Jörg aus der Crewliste zu streichen, da er morgen zurück fliegt. Allerdings verholen wir uns am Abend noch 10 m nach vorne, da an der Wasserlinie die Mole vorspringt. Am Mittwoch den 16. April ist Jörg schon früh auf. Die Nacht war sehr unruhig, und um 0815 geht er zum Bus um zum Flughafen zu fahren. Wir gehen noch einkaufen und bei Regen und gutem Wind legen wir um 1050 von Split ab in Richtung Sibenik. Der Wind schläft aber wieder ein und wir schaffen zwar noch insgesamt 12 Sm zu segeln. Da das Wetter gut ist, mit wenig Wind, gehen wir gleich weiter bis nach Skradin, wo wir um 1800 in der Marina festmachen. Wir müssen natürlich alle Leute begrüßen, und nach zwei Jahren bekomme ich endlich meine „Klaus Schulze“ Kasette von „Imbra“ zurück. Überall muß ich einen „Willkommenstrunk“ nehmen und ich bin relativ betrunken. Wir werden bei „Drago“ auf Muscheln und Scampi zum Essen eingeladen und lernen noch einen Österreicher und eine Schweizerin kennen, die hier in Skradin liegen.

Donnerstag 17. April 1986 Wir bleiben in der Marina und ich tauche unter das Boot um alles zu checken. Die Welle hat etwas „Spiel“, ca. 2 mm vertikal und horizontal. Ich weiß nicht, ob es an der Arbeit von der Werft liegt. Es kommt mir nicht normal vor nach gerade ein paar hundert Seemeilen. Leider ist auch das Antifouling an ein paar Stellen abgeblättert, was sicher an der Arbeit von der Werft auf Manoel Island liegt, die ja leider staatlich ist. Also normalerweise, wenn man Malta kennt, zu vergessen ist. Vorne am Bug ist der Lack etwas abgesplittert. Aber wir haben ja bei der Überfahrt in der Nacht einen Pfosten gerammt, der im Wasser getrieben ist und zum Glück ist nicht mehr passiert. Ich bekomme Probleme mit meinem linken Ohr. Es fängt zu „singen“ an, sehr unangenehm. Aber vom Tauchen kann es nicht sein, war ja gerade auf drei Meter Tiefe. Drago füllt mit auch meine Tauchflasche wieder. Er hat mir 3800 PSI (253 mB) rein gepresst, somit wieder voll falls ich sie brauche. Am 18. April justiere ich das Getriebe und da Jugo stark zu blasen anfängt, hat Gabriele ein zweite Muring genommen, bin stolz auf sie, dass sie schon super mitdenkt. Leihe mir von Peter das Auto aus und wir fahren nach Zadar. Aber Bank Besuch verläuft negativ. Kein Geld da, weil seit drei Tagen das Telex nicht funktioniert. Von der Marina noch die Post abgeholt, aber nichts Wichtiges dabei gewesen. Am 19. April legen wir um 1140 ab von Skradin und gehen Richtung Zadar mit super Wetter. Aber kein Wind, nur achteraus sind Gewitter zu sehen. Kurzer Stopp in der Zdelac Enge, ich habe wieder Problem mit dem Getriebe und ich muß wieder ein Loch die Schaltung versetzen um den Vorwärtsgang einlegen zu können. Es schaut aus wie dasselbe Problem, das ich auch schon in Malta hatte. Retourgang funktioniert super nur vorwärts geht nicht immer, kommen aber noch gut nach Zadar und in die Box, wo wir um 1400 anlegen. Es kommt „Bodo“, ein Stützpunktleiter von jugoslawischer Charterfirma, die als Boote die GFK Version von unserem

Rumpf haben, nämlich die „Alpa“ und die haben den gleichen Motor und Getriebe drinnen. Er sieht sich alles an und meinte dann, ich habe das falsche Getriebeöl und er wundert sich, daß es so lange gehalten hat. Es war nämlich kein ATF Getriebeöl drinnen, nur habe ich es ja in Malta reparieren lassen und die haben das Getriebeöl rein gegeben und ich muß ja nicht auf 1000 Sm schon Getriebeöl nachfüllen, ich bin wieder einmal Nahe am durchdrehen, denn nun muß ich das Getriebe wieder ausbauen lassen.

Am Montag den 21. April 1986 spreche ich vormittags mit Mechaniker und technischen Direktor wegen Getriebe Reparatur, wo das einzig Gute daran ist, dass wir nach Wien fahren müssen und somit haben sie einmal 10 Tage Zeit um das Getriebe ein- und auszubauen. Auf der Bank warte ich 1,5 Stunden bis ich Geld bekomme, dann habe ich den Leihwagen geholt, für 10 Tage gemietet und 100.000 Dinar hinterlegt. Wir räumen alles aus und ich baue noch Teile vom Motor aus und das Getriebe wird aus-, und hoffentlich repariert, wieder eingebaut. Am Nachmittag fahren wir nach Wien für Clubabend und Verwandte und Freunde besuchen.

2.Kapitel:

Horrorfahrt mit Leihwagen nach Wien

Am Montagnachmittag den 21. April 1986, fahren wir mit einem fast nagelneuen „850 Zastava“ von der Firma „Avis“, er hatte nur 1300 km am Tacho und Jugo Kennzeichen, in Richtung Österreich. Dazu zu sagen ist vielleicht noch, bis an diesem Tag hatte ich es die letzten Wochen geschafft, pro Tag nur 20 Zigaretten zu rauchen und war stolz manchmal ein paar auf den nächsten Tag zu bringen. Leider war ich nach diesem „Höllentrip“ nach Österreich wieder auf meine 100 Zigaretten pro Tag zurück gefallen. Wir sind relativ schnell am Fuße des Velebit Gebirges und ich sehe bereits in der Abendsonne, daß sich viel Autofenster in der schon tiefer stehender Sonne spiegeln. Leider sind da sicher hunderte von Autos die da auf den Serpentinaugen zum Gipfel hinauf stehen und bald stehen wir auch und nichts geht mehr weiter. Es war ein Unfall mit leider tödlichem Ausgang und die Polizei hat die Straße für 4,5 Stunden komplett gesperrt um alles aufzunehmen bis dann endlich die Straße geräumt wurde und sich die sicher mehr als zehn Kilometer lange Kolonne in Bewegung setzte. Jetzt war ich bereits über meine 20 Zigaretten hinaus gekommen, und es sollte nicht besser werden. Als wir endlich bei den beiden Autowracks, die sie etwas an den Rand gestellt hatten, vorbei waren und am höchsten Punkt der Straße über das Velebit Gebirge kamen, wurde es auch schon dunkel, was ja bei jugoslawischen Straßen das Fahren nicht gerade erleichtert. Der Straßenzustand ist nicht gerade am Besten und ab und zu überqueren ein paar Schafe oder gar Kühe die Straße oder vor einem steht ein unbeleuchtetes Pferdefuhrwerk!