

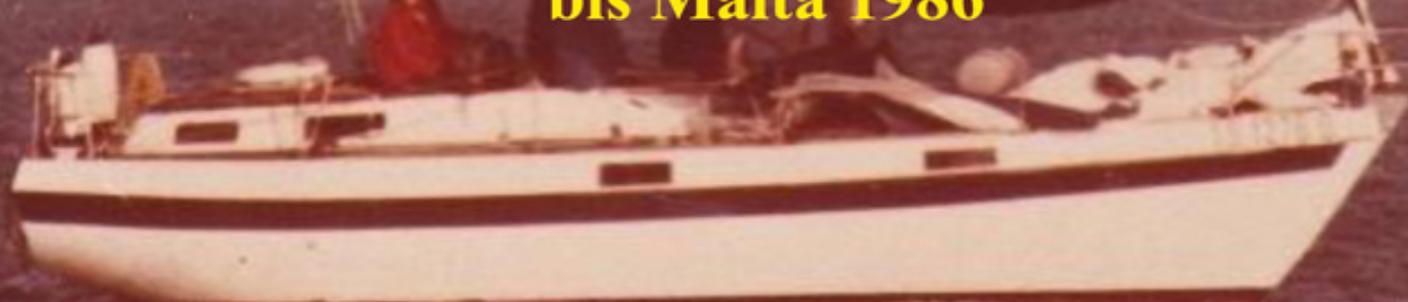
Beginn mit der „Key of life“

Der Anfang mit Kauf der Segelyacht

von

Erich Beyer

**„Beginn mit 1. Saison 1985 in Jugoslawien
bis Malta 1986“**



INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1. Kapitel: *Die Begegnung mit der „Antn“ in den Kornaten*
2. Kapitel: *Die Idee bei Kontakt in Wien*
3. Kapitel: *Umbau bei strengsten Winter seit 45 Jahren*
4. Kapitel: *Wieder im Wasser und 1. Regatta als „Key of life“*
5. Kapitel: *Wir sind endlich am Weg nach Süden*
6. Kapitel: *Nach Kurzbesuch in Wien wieder an Bord*
7. Kapitel: *Überfahrt nach Malta*
8. Kapitel: *Ankunft in Malta*
9. Kapitel: *Am Bootsyard von Manoel Island*
10. Kapitel: *Gabriele fliegt für OP nach Österreich*
11. Kapitel: *Die erste Crew in Malta*

Nachwort und Gästebucheintragungen:

Glossar:



Hier ist unsere zukünftige Segelyacht noch als „Lindos“ in Italien bei der Regatta unterwegs.

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, sprach, 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 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 „Casaruda 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 07. Jänner 2021, und ich sitze in Klosterneuburg im Tal und nicht am Rolandsberg, und habe mich endlich entschlossen, nun über unsere 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, 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:

Die Begegnung mit der „Antn“ in den Kornaten.

Am 26. September 1983 fuhren wir mit einem Motorsegler, einer MÖN 27, der „Antn“ den wir in Opatija am 18.September 1983 gechartert haben und seit dem mit meiner Crew, Fritz, ein Kunde, Teppichhandel, von meiner Zeit als Anzeigenleiter der „Hietzinger Bezirkszeitung“, der zu einem Freund wurde, seine Freundin Renate und ein anderer Freund und auch Kunde, Werner, der einen Nachtclub in Linz hat, unterwegs durch die Kornaten um irgendwo ein Lokal für ein Abendessen zu finden.

Wir waren die Nacht in der U.Stupica auf Zirje und versuchten in den Kornaten, zwischen den Inseln in Richtung Norden zu segeln, leider war es Renate unheimlich mit relativ viel Schräglage, und somit fuhren wir mit Motor gegen die Bora weiter an. Um 1405 versuchen wir in der Lavsa zu ankern, leider hält Anker nicht und es ist starker Schwell und unangenehm was uns veranlasst wieder weiter zu gehen und wir versuchen auf der Nord Seite in der U. Koritnica kurz vor Anker zu gehen, aber auch dort gibt es nichts zum Essen, deshalb um 1700 wieder weiter bis zur Katina, wo wir uns vor dem Restaurant um 1830 mit zwei Hecklandfesten vor Buganker legen und wo es wieder sehr ruhig ist und sich auch Renate wieder beruhigt. Leider gibt es auch im Restaurant der Katina nichts zu essen, da sie wegen der Bora nicht zum Einkaufen fahren konnten. Die Bora war relativ stark in Böen, uns hatte dabei das Beiboot der Fahnenmast gebrochen der nun um 10 cm kürzer ist,

aber wir keine Probleme hatten gegen an durch die Kornaten zu kommen.

Neben uns liegt eine Crew mit acht Wienern die mit einem Charterboot von Zadar, einer „Dufour“ unterwegs waren und eine wirkliches „Abenteuer“ hinter sich hatten, nachdem sie mir später erzählten, was sie mit ihrem „Skipper“ Herbert der anscheinend keine Ahnung vom segeln, speziell von Navigation zu haben dürfte. Wir geben ihnen von unseren Vorräten etwas Brot ab, da sie keines mehr hatten und saßen dann bei ihnen an Bord mit singen und reden, wo dann Fritz und Werner um Mitternacht schlafen gingen, ich aber mit Renate ein paar Geschichten von ihrer Reise bis 0200 früh anhörte, die schier unglaublich waren.



In den Kornaten wo wir mit unseren Motorsegler „Antn“ einer „MÖN 27“ vor dem Restaurant in der Katina die „Shogun“ mit der Wiener Crew trafen.

Sie wollten eigentlich von Zadar in Richtung Biograd fahren, aber fuhren einen angelegten Kurs vom „Skipper“ Herbert von 292° fast genau in die gegen Richtung, wo sie natürlich dann kein einziges Leuchtfeuer in den Karten fanden, das nur ungefähr dort war wo es sein sollte, da sie ja in der Umgebung von Biograd suchten, die ja eher südlich eingezeichnet waren. Mir ist dieser Kurs bis heute, trotz dem ich später dann wusste, das Herbert das Küstenpatent nur

gekauft hatte, aber sicher bei keiner Prüfung durch gekommen wäre, aber meiner Meinung von ihm völlig unverantwortlich von ihm ist, sieben Leute auf einem Charterboot einer Gefahr auszusetzen die jemanden das Leben kosten könnte, die ihm aber vertrauten da sonst auch niemand vom Segeln oder Seemannschaft eine Ahnung hatte. Man kann sich wenn man ein unfähiger Skipper ist, am Kursdreieck verlesen und aus Versehen den gegen Kurs angeben, was in diesem Fall aber 112° wären und durch das Festland in Richtung Velebit Gebirge führen würde.

Nun dürften sie mit dem NW Kurs irgendwie die Durchfahrt zwischen der Insel Molat und Sestrunj genommen haben und in Richtung Dugi Otok das offene Meer angesteuert haben, aber vorher noch versucht sich an einer Leuchttonne festzumachen, wobei da mal der Bootshaken verloren ging, und sie ein einheimischer Fischer von der Boje verjagte und sie dann anscheinend außerhalb der Dugi Otok der Insel entlang einen SE Kurs am Veli Rat vorbei nahmen, wo angeblich die Bora so stark war, das sie versuchten das Segel einzuholen wobei bei einem Crewmitglied sein Uhrband riss und er somit in einer Hand seine Uhr hielt, in der anderen Hand die Winchkurbel, nun als sie die versuchten die Schotleine dicht zu holen, hat sich ein Fuß vom Hans in der Leine verhängt und sie zogen ihn so über das Deck zum Bug, worauf sich Hans nun festhalten wollte und dabei nicht seine Uhr loslassen wollte und somit die Winchkurbel über Bord ging, aber Hans zum Glück an Bord blieb.

Angeblich war der Wellengang so stark, das eigentlich alle von der Crew schon mit „Neptun sprachen“¹. Nur mehr Erich war fähig am Ruder zu stehen und zu steuern, allerdings wusste auch er nicht wirklich, wie und was er zu tun hatte um die Yacht in den Wellen halbwegs ruhig zu halten, und versuchte nur die Richtung zu halten wenn einer von der Crew zwischen dem „übergeben“ über das Deck spie und schrie: „Fahr mit den Wellen“! Wieso bei ihnen, eigentlich im Schutz von der Insel Dugi Otok die ja 42 km lang ist, also nicht umsonst Dugi Otok (lange Insel) heißt, nicht ein starker Wellengang sein dürfte, was den Wind betrifft, ich bin mit der „MÖN 27“ einem wesentlich kleinerem Boot und nicht so segelfähig wie eine „Dufour“ ja innen wo es auch relativ starke Böen gab, aber dafür gegen den Wind gefahren, und das ohne Probleme, wobei sie aber den Wind super zum Segeln mit ihnen hatten. Jedenfalls, dürfte Dank der „Seemannschaft“ an Bord, ihr Dingi schlecht belegt worden sein, denn es ist abgerissen und abgetrieben und da ja angeblich der Wind und Wellen so „stark“ war, haben sie sich mit einer hochseetüchtigen Segelyacht nicht mehr umdrehen getraut um das Dingi wieder einzufangen, und somit das Dingi auch noch bezahlen können, da es die Charterfirmen natürlich bei der Rückgabe von der Kaution abziehen.

Was nun Wind und Wellen betrifft, sagt einiges aus, als sie dann beim Leuchtturm Sestrice ein kleines Fischerboot trafen, wo der einheimische Fischer draußen war und von seinem Boot mit einer Grundangel fischte, also der Seegang und Wind nicht so stark sein konnte wie sie erzählten. Jedenfalls kommt es hier zu einer, was man auch als „Semmelnavigation“ bezeichnet, wenn ein Skipper einen Hafen anläuft, aber nicht weiß wo er eigentlich ist, einen

von der Crew zum Bäcker um Semmeln schickt, um dann am Sackerl zu sehen wie der Ort heißt! Jedenfalls fuhren sie ein paar Mal um den Fischer herum, der etwas deutsch verstand und fragten wo sie sind, und nachdem sie ihm einen Kilo Cafe übergaben, hat sie der dann durch die Einfahrt zur Insel Katina und zu dem Restaurant gelotst wo sie an der Mole festgemacht haben, und wir sie dann trafen. Also in früheren Zeiten hätten sie diesen „Skipper“ sicher auf der „Rah“ aufgehängt wenn er seine Mannschaft so gefährdet hätte, aber sicher hätten sie ihn über Bord geworfen, wenn schon nicht „Kiel geholt“.



Erich als Skipper auf der „Antn“ Motorsegler „MÖN 27“

Am Dienstag den 27. September 1983 kam Herbert zu uns an Bord und ich versuchte ihm den Kurs durch die „Vela Proversa“ Durchfahrt zu erklären, wo noch zwei alte Steinkegel aus der Römerzeit stehen die man in Deckpeilung halten muß, um in der Fahrtrinne zu sein, da

links und rechts das Wasser zu seicht für ein Segelboot ist, und auch in der Mitte hat es nur eine Tiefe um die 2,5 m je nach Tide. Als ich sah, wie er mit den Kursdreiecken hantierte, wusste ich, es kann nicht gut gehen, vor allem dann noch die Durchfahrt unter der Brücke zwischen Paskan und Ugljan und durch die Zdelac Enge, er begriff meine Erklärung nicht so richtig, leider haben wir später dann festgestellt, es waren anscheinend die ersten Anzeichen von Demenz. Jedenfalls war seine Crew erfreut, als ich vorschlug voraus zu fahren und sie nach Zadar zu lotsen, was wir auch taten. Wir legten in der Marina Zadar um 1210 fest und wurden von ihnen zum Essen eingeladen, blieben aber nicht über Nacht in der Marina und fuhren um 1520 nach Wasser bunkern in Richtung NW mit 290° ab in Richtung Veli Rat, wobei wir diesen Kurs aber wollten, nicht so wie bei Herbert, ein Versehen war. Wir legten uns dann um 1900 in der U. Pantera auf die Mole vom Leuchtturm Veli Rat, wo Vronimir, der Leuchtturmwärter ein Freund von mir ist.



Wir lotsen die „Shogun“ von den Kornaten durch die „Veli Proversa“ im Konvoi zurück nach Zadar.

¹ Mit „Neptun“ sprechen, netter Ausdruck für sich übergeben!

2.Kapitel:

Die Idee bei Kontakt in Wien

Obwohl ich Herbert verurteile, als „Skipper“ ein Boot zu chartern und damit seine Crew in Gefahr zu bringen, weil er eigentlich keine Berechtigung hat, sich Skipper (Kapitän) zu nennen, eher ein Gefahr auf dem Meer ist, wenn er mit einem Boot fährt. Andererseits, bin ich ihm dankbar, daß er sich alle Daten inkl. Telefonnummer von mir geben lies, und wirklich, als ich wieder in Wien war, mit mir Kontakt aufnahm und mich mit Erich B., dem Chef einer großen Installateur Firma im 12. Bezirk, und mit Gustav K., Chef einer großen Elektrofirma im 15. Bezirk zusammen brachte, und dabei die Idee entstand, mit ihrer Hilfe ein eigenes Boot zu kaufen, wo alle statt ein Boot zu chartern, sie mit mir als Skipper am Boot, jederzeit fahren zu können und ihren Urlaub, wirklich sicher genießen zu können, ohne der Gefahr die sie bei Herbert als „Skipper“ ausgesetzt wären. Ich muß zugeben, daß mich diese Idee sehr begeisterte, da ich schon seit langem versuchte ein eigenes Boot zu kaufen, und als Fahrtensegler auf eine Weltumsegelung zu gehen, wenn nötig, hätte ich wahrscheinlich sogar irgendwo ein Boot gestohlen, was eigentlich relativ leicht geht wenn man die Gepflogenheiten in den Marinas kennt, vor allem wie sie „bewacht“ werden, nämlich eher schlampig bis gar nicht!

Als nächstes war meine Idee einen Segelclub zu gründen, denn in Jugoslawien muß man als Charterfirma ja genug bezahlen, und es genügen auch schon die wöchentlichen Permits² und Crewlisten für die man jedes Jahr mehr bezahlen muß und dafür noch mehr Einschränkungen bekommt, sie lassen sich immer neue „Schikanen“ einfallen

um die Charterfirmen und privat Yachten abzuzocken. Da ja die Firmen von Erich und Gustav viele Arbeiter und Angestellte haben, konnten wir schon auf einen guten „Kundenstock“ rechnen um die Saison voll zu bekommen und die Kosten für Boot zurück zahlen zu können, der Club selber darf ja sowieso keinen Verdienst abwerfen und nur gemeinnützig agieren. Also stand mal einer Suche nach einer geeigneten Yacht, nichts mehr im Wege und im Spätsommer von 1984 suchte ich in div. Fachzeitschriften und Anzeigen von „Yacht“ und „Yacht Revue“ mal eine Auswahl zusammen um meine Suche in Italien und Jugoslawien in den diversen Marinas und Werften, starten zu können.

Mit ungefähr 50 Anzeigen von Booten die eventuell in Frage kommen könnten, machten wir uns auf den Weg in Richtung Italien und in ein paar Segelyachten waren schon in der Marina von St. Giorgio zu besichtigen, wo ich vor ein paar Jahren mit der „Nina“ unter Skipper Karl wegfuhr und da mit „Segeln“ verseucht wurde, wie ja im Steckbrief nachzulesen ist, und ich es auch lernte und nun vorhatte mein Leben auf einem Segelboot zu verbringen. Meine Vorstellung von der zukünftigen Yacht war eigentlich, ein Stahlboot, eine Ketsch³, wenn möglich mit einem zweiten Ruderstand in einem Deckshaus, aber zum Ansehen hatte ich natürlich die verschiedensten Bootstypen, weil es ja auch eine Frage des Preises war, was es dann werden würde. Schon bald begriff ich, das was in den Anzeigen so stand, mit dem tatsächlichen Zustand und Aussehen einer Yacht sehr wenig zu tun hat. Es folgten eine Enttäuschung nach der anderen, aber unsere Suche fing ja erst an und ich hatte noch viele Boote zum ansehen, bis zu den Marinas entlang der Adria nach Jugoslawien. In der Marina Aprilia Marittima in einem Nautik Zubehör Geschäft, bei Antonio Dal Mas hing ein Angebot und wir sahen uns dieses Boot mal an, es war nicht in der Marina sondern in einem extra

Abschnitt wo die Häuser waren und wo bei jedem Haus auch ein Liegeplatz dabei war, und dort sahen wir das Boot das erste Mal, es war die „Lindos“ nach einer griechischen Insel benannt, nur es war weder eine Ketsch, noch ein Stahlboot, noch hatte sie einen überdachten Steuerstand.



Hinter dem Haus von „Dal Mas“ in „Aprilia Marittima“ sahen wir zum ersten Mal unsere „Traumyacht“ eine „Sparkman & Stephens“ voll Mahagoni und Teak Deck, Eigner Boot Baujahr 1978.

Es war allerdings ein Eigner Boot und in einem super Zustand, es war ein Prototyp von Sparkman & Stephens konstruiert, und in der Werft Craglietto in Triest gebaut, (wo von der Rumpfform die GFK „Joghurtbecher“⁴ ALPHA in Massenproduktion ging,) ein voll Mahagoni Holzboot auf Eichenspannen und einem Teakdeck mit einem großen Mittelcockpit und eine Sloop!⁵ Es war gar nicht auf einem

Charterbetrieb vorgesehen, hatte ein große Bugkoje und ein große Eignerkabine im Heck und im Salon neben dem Tisch nur eine Lotsenkoje zusätzlich. Also für einen Clubbetrieb, bräuchte sie noch einen Umbau um auch im Salon noch drei Leute unterbringen zu können. Allerdings musste ich da an Bobby Schenk denken, der mal sagte, Vorsicht wenn jemand ein Boot kaufen will, er ist so schnell verliebt und sieht dann nicht mehr wirklich was damit los ist. Mir (uns) ging es da eigentlich nicht anders, und viel Gespräche mit Antonio der mit der „Lindos“ immer Regatta fuhr, und wo bei Cesare im Marinacafe etliche Pokale von der „Lindos“ standen, da sie oft gewonnen und gute Plätze belegt hatte. Der Preis war auch noch ein großes Fragezeichen, er sollte mal 120.000.000 Lire sein, zu dieser Zeit so knapp an die 1.200.000 ATS, gute österreichische Schillinge! Eigentlich zu viel, mehr als wir uns vorgenommen haben und so nahmen wir mal wieder mit einem weinenden Auge von Lignano Abschied um uns noch in ein paar Yachten in Marinas von Italien und dann weiter in Jugoslawien anzusehen, ich hatte ja noch so an die 30 Boote von diversen Anzeigen herausgesucht und wollte auch denen eine Chance geben, vor allem vielleicht doch noch was zu finden, um einen günstigeren Preis.

Wir fuhren also wie geplant, weiter die italienische Küste entlang, wir waren auch in der Marina von Cervignano, wo ich mal mit der „Sourire“, war, einer Jeanneau Fandango, die dort ihren Liegeplatz hatte und schauten uns dort ein Boot an, genauso in Marinas von Grado, Triest usw. aber keines versprach meinen Vorstellungen also weiter nach Jugoslawien, wo wir, bis wir alles gesehen hatten was wir uns vorgenommen haben, und über Pula und Opatija, sogar bis Zadar kamen, wo wir dann aufgaben und zurück nach Wien fuhren um mit Erich und Gustav zur besprechen was sie von der Idee und einem Umbau für unseren Clubbetrieb, der ja notwendig war, weil wir ja mindest noch fünf

Crewmitglieder mitnehmen wollten. Der Preis hat natürlich niemand begeistert und ich wollte nochmals nach Lignano fahren um mit Antonio eine Preisverhandlung zu führen, denn so schnell bezahlt ja niemand in Bar für ein Boot und das dazu noch vor dem Winter, wir werden dann bei 80.000.000 Lire einig. Da Gustav und Erich auch noch genügend Freunde hatten die uns helfen würden um günstig den Umbau zu finanzieren, einer davon Michel aus Salzburg wo sie ein Jagdrevier gemeinsam hatten, und nachdem ich genügend Fotos gezeigt habe und den Zustand des Bootes in den „Himmel“ gehoben habe, was aber nicht gelogen war, bei diesen Boot wusste man, daß es nur vom Eigner gesegelt wurde und niemals von Chartercrews misshandelt wurde, noch dazu war sehr viel an Ausrüstung an Bord, da ja Antonio eine Geschäft für Yachtausrüstung hatte und somit vom Spinnaker bis zur Rettungsinsel sehr viel an Bord war, das wenn man ein Boot neu kaufen würde, alleine diese Ausrüstung, neu, mehr als 200.000 Schilling kosten würde.

Meine Überzeugung und Erzählung vom Boot, genügte um Erich und Gustav als Partner zu gewinnen und mit zähen Verhandlungen den Preis etwas bei Antonio Dal Mas zu drücken, und natürlich den Kredit für das Boot bei der Bank zu bekommen, wo natürlich Erich und Gustav als Bürge gingen damit wir den Kredit bekamen. Das Boot wurde auf mich als Eigner angemeldet, daß war eine Bedingung von mir und, da Österreicher kein Boot so einfach in Italien kaufen konnten, es aber weiter in Italien im Schiffsregister blieb, bekam ich einen „Wohnsitz“ in Padua und war damit ein „Lega navale Italiano“, was so viel bedeutete, daß ich die Berechtigung hatte, auf unbegrenzte Zeit in italienischen Gewässern zu navigieren, sonst brauchte man mit ausländischen Booten ein Permit das immer nur für sechs Monate galt und natürlich kostet! Da nun alles ja schon verjährt ist, kann ich auch sagen, einen Teil des Geldes gab es nicht offiziell und wir ersparten uns und auch Antonio