



**M.S.Y. MANUDA**

**Saison 1998-99**

*6. Teil Unter dem  
Key of life mit Manuda*

**Von  
Erich Beyer**

*Letzter Teil, Kroatien  
ist zu vergessen*

## **INHALTSVERZEICHNIS:**

*Steckbrief:*

*Vorwort:*

1. Kapitel: *Start mit vielen Anlaufschwierigkeiten*

2. Kapitel: *Verlobung und Action in Wien*

3. Kapitel: *Klar machen für Saison 1998*

4. Kapitel: *Das Ende der Saison 1998*

5. Kapitel: *Wieder viele Einbrüche in der Marina*

6. Kapitel: *Die letzten Tage alleine an Bord*

7. Kapitel: *Endgültiger Abschied von Manuda*

*Nachwort und Gästebucheintragungen:*

*Glossar:*

*Dieser „Sechste“ und letzte Teil in der Saison 1998 bis 1999  
„Unter dem Key of life mit Manuda“ Habe ich am 3. April  
2022 im „Tal“ von Klosterneuburg, bei einem neuerlichen  
Wintereinbruch mit 10 cm Schnee am Rolandsberg  
fertiggestellt und die letzten Fotos eingefügt, nun mein  
20igsten Buch daß ich gemacht habe. Nach neuerlich  
Korrektur lesen und das Titelbild noch fertigstellen, wird es  
hoffentlich noch im April bei „BoD“ erscheinen, und ich hoffe  
es bereitet etwas Freude bei lesen, wenn ich auch viel  
Negatives in Kroatien aufzeige, leider die Wahrheit.*



*„M.S.Y. Manuda“ vor Anker in Kroatien*

## ***Daten Motorsegler MANUDA***

<b>Länge ü.a.:</b>	<b>15,00 m</b>
<b>Länge W.L.:</b>	<b>10,90 m</b>
<b>Breite:</b>	<b>4,01 m</b>
<b>Tiefgang:</b>	<b>1,80 m</b>
<b>Höhe ü.W.L.:</b>	<b>16,80 m</b>
<b>Verdrängung:</b>	<b>18,50 t</b>
<b>Segelfläche:</b>	<b>136 m<sup>2</sup></b>

**Takelung: Ketsch Simon Gronheim - Cascaruda**

**Motor: Ford Lehman Diesel 6 Zylinder 103 PS (75,8 kw)**

**Baujahr: 1978 Material: Stahl**

**Heimathafen Hamburg**

**Ausrüstung: Salon / 3 Gästekabinen / 6 Kojen / Eignerkabine 2**

**Kojen u. Salon / 2x Rettungsinseln für vier Personen / 2 WC**

**und Duschen/ 1000 Liter Diesel/ 1200 Liter Wasser/96 Liter**

**Heißwasser 2 x 100 Liter/ Septic Tanks, 250 Liter Frigo Boat**

**Kühlschrank 2 x Autopilot Autohelm / Fluxgel elektronisch**

**und Sestrel Kompass Windmessgerät / Logge / VHF Funk /**

**Funkpeiler / KW / SSB Radio**

## ***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 Jockey 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 m<sup>2</sup>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 kennenlernte 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 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 „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 14 Bücher aufgelegt, am Ende sind die ISBN Nummern 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 „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“ in Kroatien, und mit der „KEY OF LIFE I“ in der Karibik unterwegs.

*Wachführer und Frau auf der „Key of life I“ in der Karibik und auf der „Manuda“ in Kroatien*

**GABRIELA** Geboren 29 Mai 1963



## **Vorwort**

Wir haben April 2022 noch immer „Corona“ Pandemie und seit mehr als fünf Wochen Krieg in der „Ukraine“, und ich sitze in Klosterneuburg und ich beginne die Fotos rein zu stellen, nun am 6. Teil mit unseren Abenteuer auf der „Manuda“ die ich schon mal zusammengefaßt unter dem Titel *„Logbuchauszüge Manuda 1994 bis 1998“* heraus gebracht habe, und jetzt mehrere Teile mit Fotos auflege wo der 1. Teil *„Unter dem Key of life mit Manuda“* nun auch schon erschienen ist, unter dem Titel: *„Beginn mit der Manuda“* wo ich den Start in Italien 1992 und dann die Arbeiten auf der Werft in Malta bis 1993 aufgeschrieben habe, mit vielen Fotos belegt und nun schon alle Fünf Teile bereits im Handel und bei BoD erhältlich sind, natürlich auch als E-Book.

Ich habe ja unserer Abenteuer mit meiner ersten „Key of life“ in Jugoslawien bereits in fünf Teilen geschrieben. Wo sich ja leider ein tragisches Ende in Lignano zugetragen hat als wir am 14. April 1990 Feuer an Bord hatten. Da ja noch immer genug Zeit ist und uns „Corona“ immer noch sehr einschränkt, genug Zeit zum Schreiben übrigbleibt. 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 Erste Key of life nun fünf Teile. 1. Teil von *„Beginn in Jugoslawien mit der „Key of life“* von 1985-86 nun überall erhältlich, sowie zweites Buch *„2.Saison mit der Key of life“* der 2.Teil in Jugoslawien und Malta, mit dem *„Start in die zweite Saison 1986 bis 1987“* und auch im 3. Teil mit *„3. Saison mit der Key of life in Jugoslawien und Malta“* mit *„Start in die dritte Saison 1987 bis 1988“* der *„4. Teil von der Saison 1988 bis 1989“*, und auch im fünften und letzten Teil von der *„Saison 1989 bis 1990“* habe ich 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 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“. 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 in 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 auf der Ersten „Key of life“ 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](http://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](http://www.ankh-refugium.com)

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

### ***DIESES EXTRA VORWORT WAR IM LOGBUCH 1998***

*Nach den Logbuchauszügen von 1994 - 1996 und 1997 schreibe ich, dank einiger Vorbestellungen nun am Logbuchauszug 1998. Da ich von einigen Freunden eine Rüge bekommen habe und sie der Meinung waren, es kommen zu viele "Arschlöcher" drinnen vor! Gehe ich jetzt etwas in mich und versuche diese Kraftausdrücke durch "Würmer" zu ersetzen. Ich möchte mich aber auch zugleich bei den Würmern entschuldigen, die ja nichts dafür können, daß sie Würmer sind. Aber da die Adria im Jahr 1998 mit noch mehr Möchtegernskippern überrannt wurde die zu hunderten von den "Kapitänen" der Ostblockländern*

*unterstützt wurden die wie so viele in diesem Gebiet keinerlei Berechtigung hätten jemals ein Boot zu führen.*

*Wie immer versuche ich hier nicht meine subjektive, sondern die objektive Wahrheit auf Papier zu bringen. Leider kann man für gewisse Situationen und Leute, nur das Wort "Arschloch" gebrauchen, aber ich nenne sie nun halt "Wurm"! Vielleicht wird irgendwann ein Verlag wie "Delius Klasing" doch daran interessiert sein die Wahrheit zu Drucken und nicht darauf bedacht sein, ja nichts gegen einen Kunden der bei Ihnen mit Werbung einschaltet, etwas zu schreiben. Aber leider ist keine der Yachtzeitschriften daran interessiert die Wahrheit zu bringen. Heute ist der Journalismus zur Politik und zum Geschäft geworden und das ist traurige Tatsache! Vielleicht wird irgendwann eines meiner Bücher in einer größeren Auflage veröffentlicht, aber bis jetzt meinte die Frau Trültzsch aus dem Lektorat des Delius Klasing Verlages zu "Logbuchauszug 1998", ich zitiere wörtlich:*

*"Eine Veröffentlichung kommt allerdings nicht in Frage, weder für Delius Klasing noch für unseren Tochterverlag "Edition" Maritim". Ihre Texte geben einen sehr genauen Eindruck der Verhältnisse in Kroatien, sind aber zugleich sehr stark von Ihren persönlichen Eindrücken geprägt - vielleicht etwas zu stark."*

*Egal wie es wird, ich hoffe doch, Ihr habt beim Lesen etwas Freude und es sind ein paar brauchbare Informationen für Euch dabei. Ich wünsche viel Spaß beim Lesen dieser limitierten Auflage und gebe Euch einen Spruch von Rousseau mit auf den Weg:*

***"Hüten wir uns, denen die Wahrheit mitzuteilen, die nicht imstande sind, sie zu fassen."***

*Euer Capitano di tutti Capitani Erich*

*Bis Dato habe ich ja nun bereits 19 Bücher über „BoD“  
aufgelegt und kann auf die diversen Verlage wie „Delius  
Klasing“ verzichten.*



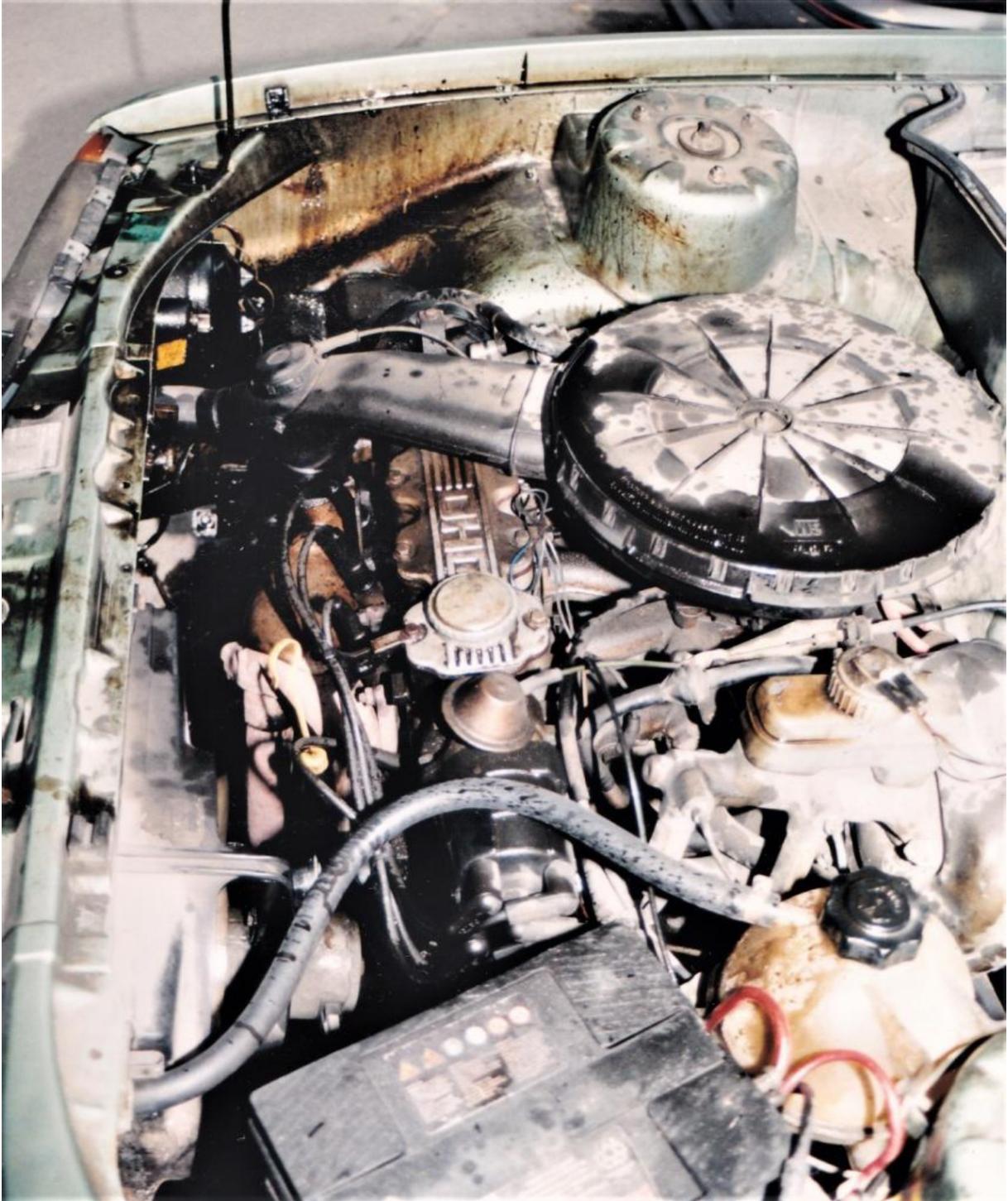
*Nachdem am 3. Jänner 2021 unser „Key of life I“ auf das Riff vor „Petite  
Martinique“ gedriftet ist, weil unsere „Freunde“ die wir dafür bezahlten, unsere  
Muring und Anker nach zu sehen, wie es in der Karibik üblich ist, natürlich nicht  
kontrolliert haben, kam es zu diesem traurigen Ende für unser Boot und leben  
als Fahrtensegler.*

## ***1. Kapitel:***

### ***Start mit vielen Anlaufschwierigkeiten***

Am Dienstag den 27. Jänner 1998 haben wir wieder mal unseren, nun bereits 14 Jahre alten Opel Ascona, mit Getränken, Lebensmittel und Bettwäsche für die Manuda vollgeladen. Wieder werden mich auf der Fahrt etliche entgegenkommende Fahrzeuglenker anblinken weil meine Scheinwerfer etwas zu hoch leuchten. Der Kofferraum ist aber zum Bersten voll, da wir ja bereits vieles für die gesamte Saison mit nach Kroatien nehmen. Da die Preise in Kroatien aber fast um zwei Drittel höher sind, zahlt sich diese extra Fahrt aber auch aus. Davon abgesehen, daß wir sowieso nicht alles auf einmal in unser Auto reinbringen würden. Um 2250 fahren wir auf die Südosttangente auf und fahren Richtung Südautobahn. Die Nacht ist klar und die Straßen sind trocken mit wenig Verkehr, also keine Probleme beim Fahren, so dachte ich jedenfalls! Es ist bereits Mittwoch der 28. Jänner da ich, Dank meines ja schon etwas gesetzteren Alters, um die 130 km/h schnell fahre dachte ich an keine Probleme. Allerdings glaubte ich auch, daß es etwas nebelig sei, denn im Rückspiegel sah ich immer wenn mich jemand überholte etwas Dunst. Das es vor mir nicht zu bemerken war, fiel es mir gar nicht auf, es war ja wirklich nur sehr wenig. Was mir allerdings auffiel war, es roch etwas nach Öl, aber unser Opel war ja nicht mehr der Jüngste und darf schon etwas Öl verbrauchen und ich machte mir keinen weiteren Gedanke. Beim Knoten Graz, ca. um 0040, als ich die Richtung nach Slowenien einschlug, leuchtete die Ölkontrolle kurz auf und der Motor machte ebenfalls kurz ein Geräusch, daß ich mit meiner KFZ - Mechaniker Vergangenheit, als nicht sehr angenehm diagnostizierte. Ich

fuhr sofort auf den Pannenstreifen und öffnete die Motorhaube. Nun wußte ich, warum ich Öl gerochen hatte. Der Motorraum war überall voll mit schwarzem Motoröl überzogen. Ich konnte natürlich nicht feststellen, von wo das Öl nun hergekommen ist, es war ja alles schwarz, und dunkel war es auch noch. Der Ölstand war unter dem Minimum und ich hatte nur einen halben Liter Motoröl im Kofferraum mitgeführt. Ich füllte das Öl was ich hatte nach und kam fast bis an die Minimum Markierung.



*Die Motorraumventilierung von unseren alten Opel Ascona war blockiert und bei über 100 km/h blies das Öl in den Motorraum.*

Ich startete wieder den Motor und man glaubt es kaum, er schnurrte wie eh und je. Ich fuhr mit mäßiger

Geschwindigkeit bis zur nächsten Ausfahrt und ab von der Autobahn. Dort allerdings war "nichts", höchstens ein paar Füchse die sich "Gute Nacht" sagten, aber sicher keine Chance von irgendwo Hilfe zu bekommen. Deshalb fuhr ich wieder auf die Autobahn auf und fuhr wieder Richtung Slowenien um bis zur ca. 25 km entfernten Autobahnstation Gralla zu kommen. Mit ca. 70 km/h schaffte ich es ohne Probleme die Tankstelle in Gralla zu erreichen und nun bei Beleuchtung einen Blick unter die Haube zu werfen. Erst jetzt sah man wie schwarz altes Motoröl eigentlich wirklich ist. Ich kaufte ein paar Liter "günstiges" Motoröl, daß ich mir normalerweise nicht mal mit einem Porsche leisten würde und füllte nach. Ein anwesender Mechaniker konnte natürlich auch nichts dazu sagen, und der Motor schnurrte in allen Lagen was mich zwar beruhigte, aber nicht dazu beitrug den Fehler zu finden. Nach einer oberflächlichen Reinigung gab ich mal am Stand Vollgas und dann sah ich die Bescherung. Bei voller Tourenzahl, drückte es Motoröl beim Öleinfülldeckel raus und das wurde vom Ventilatorflügel gleichmäßig im gesamten Motorraum verteilt. Warum das so war, muß ich gestehen, wußte ich auch trotz meiner KFZ - Mechaniker Lehre, auch nicht. Mit zwei Liter Öl in Reserve fahren wir wieder Richtung Wien, es hat nicht sollen sein. Mein Freund „Schluchz“ (Heinrich), der mit seinem Taxi in der Nacht unterwegs ist, hat mich bereits am Handy angerufen und wußte über unser Malheur Bescheid und blieb in Wien "stand by" um uns eventuell abzuschleppen, falls wir es nicht bis Wien schaffen. Mit höchstens 100 km/h fuhr ich nach Wien und füllte zweimal einen halben Liter Öl nach und kam ohne weitere Probleme wieder zurück nach Wien. Wir hatten sogar Glück und bekamen direkt vor unserem Haus, kurz nach 0500 einen Parkplatz. Diesen brauchten wir auch dringend, denn es hatte feste Minusgrade zu dieser Zeit, somit mußten wir nun alle Getränke wieder ausladen und in die Wohnung zurück schleppen. Wenn wir das nicht getan hätten, wären uns die

ganzen Dosen und Flaschen sicher aufgefroren und das hätte mir noch gefehlt.

In den nächsten Tagen, nahm sich mein alter Freund Fritz sich des Opels an und ich kaufte dem Ascona einen Dichtungs Reparatursatz um 773.- ATS. Es gibt beim Opel am Motorgehäuse eine Art Überdruckentlüftungsdose und die war zu. Deshalb wurde bei hoher Tourenzahl das Öl statt bei der Dose beim Öleinfüllstutzen rausgedrückt. Fritz dichtete die Ventilführungen ab und gab neue Dichtungen beim Zylinderkopf und um 85.- ATS gab ich dem Opel noch einen neuen Luftfilter. Mit 2000.- ATS Reparaturkosten, machte mir Fritz mehr ein Geschenk als einen Freundschaftspreis und der Opel freute sich wieder und schnurrte wie neu. Es war an sich ein voller Erfolg, denn der Opel brauchte nun keinen Tropfen Öl mehr und ist wirklich wieder total dicht und raucht kein bißchen mehr. Nachdem wir unseren reparierten Opel wieder mit unseren Getränken für die nächsten sechs Monate vollgeladen haben, machen wir uns am Montag den 2. Februar 1998 um 2225 wieder auf den Weg nach Kroatien in die Marina "Zlatna Luka" (Goldener Hafen) bei Sukosan wo die Manuda am Steg 2 auf Platz 22 im Wasser liegt. Diesmal begleitet uns leichter Nieselregen aber es ist wenig Verkehr und wir kommen gut voran.

Kurz nach Mitternacht am 3. Februar 1998 kommen wir zur Grenze und der österreichische Zollbeamte geht ums Auto herum und fragt wo ich mein "Spikepickerl" habe? Dieses hatte ich, bereits wohlbedacht nicht aufgeklebt sondern nur auf die Hutablage gelegt! Allerdings sagte er kein Wort zu mir, daß in Slowenien Spike verboten sind. Ich muß dazu sagen, daß ich zweimal nach Pula mit Spike gefahren bin und nicht gewußt habe, daß Spike in Slowenien und Kroatien verboten sind. Ich war reinen Herzens und kam ohne Probleme rauf und runter. Dann allerdings machte

mich jemand darauf aufmerksam, daß in diesen Ländern ein Spikeverbot besteht. Diesmal machte ich also den Versuch wieder mit Spike zu fahren voll bewußt und wurde auch sofort bestraft! (Wie mein Exchef Ing.Oppolzer immer zu sagen pflegte: „*Herr Beyer, es kommt im Leben immer alles wieder zurück!*“) Leider waren wir das einzige Auto an der Grenze und obwohl ich mit Schleichfahrt zum slowenischen Grenzposten fuhr, waren die Spikes nicht zu überhören, mir kam sogar vor, daß sie diesmal extra laut waren. Der Slowene fragte nicht mal um die Pässe sondern sagte nur: *Retour!* Mir blieb nichts anderes übrig als umzudrehen und ich parkte mich im Niemandsland vor dem "Duty free" ein und mit Gabrielas Hilfe und meinem "Bordwerkzeug" zogen wir die Spikes aus den Reifen. Seither habe ich nur mehr normale Winterreifen am Opel. Bei zwei Reifen ersparten wir uns viel Arbeit, da ich einmal bei meinem Freund Karl in Oberösterreich die Straße zu seinen "Bergbauernhof" raufgefahren bin und dort ca. 80% meiner Spikes verloren hatte. Etwas durchgefroren und mit dreckigen Händen waren wir nach etwa einer halben Stunde mit der Arbeit fertig und fuhren mit einem Joghurtbecher voller Spikes am Slowenen vorbei zur Tankstelle.

In Kroatien fuhren wir bis zum Velebit Gebirge im tiefsten Winter aber kamen, da die Straßen relativ frei waren, gut bis zur Küste. Um 0645 kommen wir in der Marina bei einer Außentemperatur von 10° und bewölkten Himmel mit leichtem Ostwind an. Der Luftdruck ist auf 1017 hPc mit 83% Luftfeuchtigkeit. Im Boot ist es etwas feucht bei einer Innentemperatur von 10°! Ich hänge uns an den Landstrom an und schalte den Klimarex ein. Wir haben etwas Wasser in der Bilge da über dem Herd das Regenwasser durch das Plexiglas eingedrungen ist. Muß leider feststellen, daß die Bilgepumpe steckt, und ich werde es mir später ansehen. Wir laden noch einen Teil der Lebensmittel aus und legen uns etwas aufs Ohr. Um 1410

starte ich den Motor der auch sofort ohne Probleme anspringt. Der Bilgepumpe hilft ein "leichter" Schlag mit dem Bootshaken wieder auf Touren zu kommen und ich pumpe das Regenwasser raus. Es nieselt leicht bei einer Außentemperatur von nun 11° und der Luftdruck ist um 3 hPc gefallen. Freut mich natürlich ungemein, genau mit einem Tiefdruckgebiet in Sukosan angekommen zu sein. Vor allem, da in den letzten Wochen nicht eine Wolke am Satellitenbild über Kroatien zu sehen war! Der Motor läuft super und der Boiler hat in kurzer Zeit heißes Wasser erzeugt. Wir machen einen Rundgang durch die Marina und sehen die "Minou" an Land an der größere Reparaturarbeiten durchgeführt werden. Beim ersten Anblick glaubte ich an einen Sturmschaden an der Mole, es waren aber bereits ältere Schäden. Am Steg von Niks "Sweet Eva" haben sie nun seinem Nachbarn eingebrochen, Cd Player, Segel usw. gestohlen, bei Niks Boot dürfte soweit alles in Ordnung sein. Nachdem sie ihm nun viermal eingebrochen haben wird es auch Zeit. Dafür haben sie Nik aber beide Fahrräder gestohlen, die er am Steg versperrt und angebunden hatte. Was soll man zu solchen Leuten denn sagen, außer Ars..., na gut ich sag eben "Würmer"! Wir gehen ins Niagara zum Abendessen.

Am Mittwoch den 4. Februar 1998 begrüßt mich um 0600 Früh die "Bora" mit 5-6 Bft (Beaufort) aus NE und der Luftdruck ist wieder gefallen, nun auf 1011 hPc (Hektopascal) aber wir haben nun nur mehr 60% Luftfeuchtigkeit im Boot. Um 0800 fahre ich von der Koje hoch da jemand aufs Boot gesprungen ist, als an Deck schaue läuft ein Marinaio über unser Boot und steigt auf die an BB liegende "Heiderose" über. Der Hafenmeister Peric steht mit noch zwei Marinaios am Steg und sie bringen zusätzlich noch eine Springleine von der "Heiderose" nach BB aus. Der Hafenmeister sagt, daß Sturmwarnung gegeben wurde und die Bora noch stärker werden soll, im Augenblick

hat es um die 7 Bft! Da es den ganzen Winter über mehrere Stürme gegeben hat, was bei unzähligen Schäden an div. Booten nicht abzustreiten ist, weiß nur das "Gehirn" eines Kroaten, warum sie erst Anfang Februar eine zweite Springleine ausgebracht wird. Da ich jetzt an Bord der Manuda war, sollte ich vielleicht sehen, wie "verantwortungsvoll" sie ihre Arbeit machen?



*Die Marina „Zlatna Luka“ wird langsam voll!*

Da wir schon so "früh" auf sind, gehen wir gleich Tanken und Einkaufen. Dann zerlege ich die WC Pumpe und baue die Kohlebürsten aus um sie als Muster nach Wien mitzunehmen. Gabriela trennt die Cockpit Polster auf und näht eine neue Lage von unserem Spezialstoff, den wir noch in Reserve hatten, darauf. Durch den dicken Stoff gibt Gabrielas Nähmaschine den "Geist" auf und ich schaffe es sogar sie wieder zu reparieren. Als "Ghostwriter" von Nik werde ich heute mit seinem Beschwerdebrief an die Direktion der Marina Zlatna Luka fertig, und die Bora wird in der Nacht wieder etwas stärker. Die ganze Nacht vom Donnerstag den 5. Februar 1998 war Bora aber gegen Mittag klart es auf und auch der Luftdruck ist wieder

gestiegen, allerdings trifft damit auch das alte Sprichwort zu: *"Erstes Steigen nach langem Fallen, bringt den stärksten Puster von allen!"* Ausnahmsweise reimt sich das sogar im englischen, von wo dieser Spruch auch kommt: *"First rise after a long fall, bring the strongest blaster from all!"* In der Nacht stieg dann der Barometer auf 1017 hPc und der Wind hatte in den Böen um die 8 Bft mit exzellenter Sicht.



*Cockpitpolster bekommen extra Lage Spezialstoff aufgenäht.*

Wir nützten den windigen aber schönen Tag um den Opel eine Innenreinigung zu geben und ich versuchte mit Kaltreiniger eine Motorwäsche um das restliche Öl aus dem Motorraum rauszubekommen. Nach einem Café und Kuchen in Zadar machen wir noch einen Ausflug durch das Landesinnere und sehen uns die verlassenen und teilweise

zerstörten Dörfer an. Fange noch Brief an Heino an und Gabriela näht an den Cockpitpolstern weiter. Abends wieder Essen im Niagara und ich fülle mir einen ganzen Kilo Spanferkel ein. Um Mitternacht beruhigt sich die Bora und dreht auf ESE mit 3 Bft. mit sternklarem Himmel. Freitagmorgens den 6. Februar 1998 ist es total ruhig und klar bei einem Luftdruck von 1020 hPc und exzellenter Sicht, "eh kloar" wir wollen ja nach Hause fahren! Wir Bunkern noch Wasser damit die Tanks total voll sind, das ist besser weil keine Luft in den Tanks ist und somit weniger Chance auf Bakterienbildung besteht. Um 1130 fahren wir ab Richtung Wien, wo wir abends ohne Probleme ankamen.

## VORLÄUFIGER JAHRESBERICHT 1997

### MITGLIEDER-ENTWICKLUNG

Zum Jahresbeginn zählte unser Club 40 aktive Mitglieder, die uns zum überwiegenden Teil bereits seit vielen Jahren die Treue halten. Erfreulicherweise sind heuer, auch auf Grund der Situation im "friedlichen" Kroatien, insgesamt 30 neue Mitglieder zu uns gekommen, sodaß wir zum Jahresende 70 aktive Mitglieder zählen konnten.



### "MANUDA" - NEWS

Unsere Clubmitteilungen "MANUDA"-NEWS sind heuer erstmals regelmäßig monatlich erschienen, zum Teil sogar als vierfarb-Kopien. Dies hatte naturgemäß auch eine entsprechende Kostensteigerung nach sich gezogen. Es ist aber die Herausgabe eines monatlichen Mitteilungsblattes der einzige, und auf Dauer auch der kostengünstigste Weg, den regelmäßigen Kontakt zu den Mitgliedern aufrecht zu erhalten. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang noch eine Reaktion der Mitglieder in Form von Beiträgen und Vorschlägen.

### CLUB-VERANSTALTUNGEN

Die Generalversammlung am 17.2. war von 19 Mitgliedern besucht. Der Club-Abend Ende November konnte sich des Besuches von 18 Mitgliedern erfreuen.

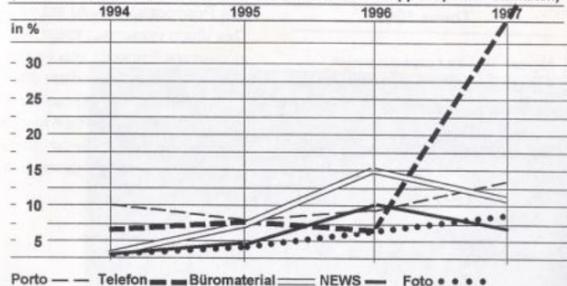
Wir hatten mit Beginn des heurigen Jahres auch einen monatlichen Stammtisch eingeführt, der sich zwar des regen Zuspruchs einiger Mitglieder, die fallweise auch ihre Freunde und Bekannten mitgebracht haben, erfreute, aber ohne weiteres noch wachsen kann. Der "harte Kern" ist jedenfalls immer dabei. Es wäre aber wünschenswert wenn hin und wieder auch neue Gesichter auftauchen würden. Der Stammtisch im September, bei Wolfgang und Christine in Rust, mit Grillwurst und Bier war trotz des schlechten Wetters (und der Entfernung) gut besucht, ebenso das Christkindmarkt-Treffen im Dezember.

### EINNAHMEN-AUSGABEN GEGENÜBERSTELLUNG

(Beträge und Prozentsätze sind jeweils gerundet !)

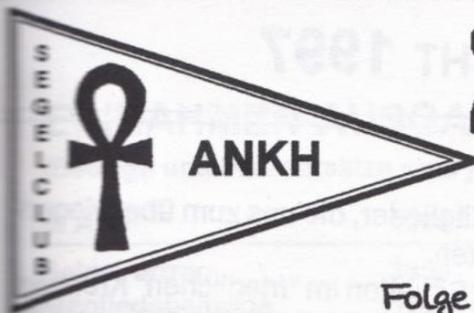
in ATS	1994	1995	1996	1997
Saldo-vortrag	3850	9072	7925	7297
Mitgliedsbeiträge	11700	9300	14100	18600
Spenden	300	100	200	100
Verkauf	1340	1440	1760	5592
Telefon-Einnahmen				2509
Törn-Einnahmen				8100
<b>Porto</b>	1717 9,9%	1580 7,9%	2371 9,3%	4592 13,5%
Telefon/Fax	x*	1530 7,7%	x*	12843 37,7%
Film/Foto	179	570	x*	2656 7,8%
Büromaterial	495 2,9%	1047 5,3%	3791 14,9%	3636 10,6%
News-Produktion	252 1,5%	432 2,2%	2544 10,0%	2383 7,0%
Clubartikel-Prod.	84	768	924	3033 8,9%
Fahrtspesen	--	--	50	951 2,8%
Bankspesen	--	--	x*	551 1,6%
Literatur	--	2405	x*	1770 5,2%
Clubveranstaltg.	--	--	580	570 1,7%
Werbung	--	--	--	1778 5,2%
Verbindlk. Skipper/Spesen (5142x*)		3000x*	6215x*)	4189 12,2%
Veranschuldung				-4837 14,1%

(Die mit x\* bezeichneten Felder sind von 94-96 in den "Skipper-Spesen" enthalten)



### KOSTENDIAGRAMM (bezogen auf die Gesamt-Einnahmen)

Die „Manuda“ News für Februar 1998 mit der Nummer 35 sind raus und kündigen die Generalversammlung des Segelclubs- Ankh an.



# MANUDA NEWS

Folge 35

Feber 1998

**EINLADUNG**  
ZUR ORDENTLICHEN  
**GENERALVERSAMMLUNG**  
AM  
**MITTWOCH, 18. FEBER 1998**  
AB 19 UHR  
**GASTHOF OCHSENKOPF**  
WIEN 14., KARL BEKEHRTYSTR. 60

TAGESORDNUNG:

1. *BEGRÜSSUNG UND FESTSTELLUNG DER BESCHLUSSFÄHIGKEIT*
2. *BERICHT DES OBMANNES ÜBER DIE SAISON 1997  
UND VORSCHAU FÜR 1998*
3. *KASSENBERICHT UND RECHNUNGSABSCHLUSSSS 1997*
  - A) *VERWALTUNG DER MITGLIEDSBEITRÄGE*
  - B) *VERWALTUNG DER TÖRNBEITRÄGE*
4. *BERICHT DER RECHNUNGSPRÜFER UND ANTRAG AUF  
ENTLASTUNG DES VORSTANDES*
5. *NEUWAHLEN DES VORSTANDES*
  - A) *DES OBMANNES UND OBM. STELLVERTRETERS*
  - B) *DES SCHRIFTFÜHRERS UND SCHRIFTF. STELLVERTRETERS*
  - C) *DES KASSIERS UND KASSIER-STELLVERTRETERS*
6. *NEUWAHL DER RECHNUNGSPRÜFER*
7. *ALLFÄLLIGES*

*Selbstverständlich sind Freunde und Bekannte gerne gesehene Gäste, haben aber im Rahmen der Generalversammlung kein Stimmrecht!*



## MITGLIEDSBEITRAG 1998

---

JENE MITGLIEDER, DIE IHREN CLUB-  
BEITRAG NOCH NICHT BEZAHLT HA-  
BEN, FINDEN ANBEI EINEN ENTSPRE-  
CHENDEN ZAHLSCHEIN MIT DER BITTE  
UM MÖGLICHSR RASCHE EINZAHLUNG.  
DER MITGLIEDSBEITRAG BETRÄGT UN-  
VERÄNDERT ATS 300.-P.PERSON

## LOGBUCH DER MANUDA '97

---

BEI DER GENERALVERSAMMLUNG  
BIETET SICH WIEDER DIE GELEGEN-  
HEIT, DAS VON SKIPPER ERICH VER-  
FASSTE LOGBUCH DER MANUDA '97  
ZUM PREIS VON ATS 300.- ZU BE-  
STELLEN. JEDER BESTELLER ERHÄLT  
EIN NUMERiertes, PERSÖNLICH GE-  
WIDMETES EXEMPLAR.

## TÖRNS 1998

---

NEHMT DIE GELEGENHEIT WAHR,  
EURE BEABSICHTIGTEN TÖRNS FÜR  
DIE HEURIGE SAISON RECHTZEITIG ZU  
BUCHEN !!!!!

**MOTTO: "WER ZUERST KOMMT, MALT  
ZUERST !"**

(DIE SAISON HAT NUR CA. 20 WO-  
CHEN!)

## NEUE MITGLIEDER

---

WIR BEGRÜSSEN HERZLICH

**KVAS GÜNTHER**

**KIRKOVITS FRANZ**

**NIKOLAI KARL**

**SALOMON HANS**

**HOFFARTH LUDWIG**

**BERGER HERBERT**

WILLKOMMEN IN UNSERER CREW !!

## CLUB-VIDEO

---

WIR GEBEN NOCHMALS BEKANNT,  
DASS DANK EINIGER MITGLIEDER EIN  
NEUES VIDEO (SYSTEM VHS, LÄNGE  
CA. 20 MINUTEN) ENTSTANDEN IST,  
DAS ALLEN MITGLIEDERN UND SOLCHE  
DIE ES NOCH WERDEN WOLLEN UN-  
ENTGELTLICH ZUR VERFÜGUNG STEHT  
ES SIND LEDIGLICH DIE ENTSPRECHEN-  
DEN PORTOGEBÜHREN ZU BEZAHLEN  
DAS VIDEO VERMITTELT EINEN AUSGE-  
ZEICHNETEN EINDRUCK VON EINIGEN  
TAGEN "AUF SEE" UND KANN SICHER  
SO MANCHEN AUF DEN GESCHMACK  
NACH EINEM TÖRN AUF DER MANUDA  
BRINGEN, BEI DEM AUCH DIE SÜDLI-  
CHE ROMANTIK SICHER NICHT ZU KUR-  
KOMMT.