

A white sailboat with two masts is on the water. The sky is a mix of purple, pink, and orange, indicating sunset or sunrise. The boat has a dark sail on the mainmast and a smaller one on the foremast. The name 'Manuda' is visible on the hull near the stern.

M.S.Y. MANUDA

Saison 1993-94

**2. Teil Unter dem Key of life mit
„Manuda“**

von

Erich Beyer

**Mit „Manuda“ bei Kriegswirren in
Kroatien 1993 bis 1994**

INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1. Kapitel: ***Zurück nach „nun“ Kroatien***
2. Kapitel: ***Saison 1993 im neuen „freien“ Kroatien***
3. Kapitel: ***Amphoren Story***
4. Kapitel: ***Endlich wieder eine Crew***
5. Kapitel: ***Wien und Winterlager in Pomer***
6. Kapitel: ***Auf in „magere“ Saison 1994***

Nachwort und Gästebucheintragungen:

Glossar:



„M.S.Y. Manuda“ vor Anker in Kroatien

Daten Motorsegler MANUDA

Länge ü.a.:	15,00 m
Länge W.L.:	10,90 m
Breite:	4,01 m
Tiefgang:	1,80 m
Höhe ü.W.L.:	16,80 m
Verdrängung:	18,50 t
Segelfläche:	136 m²

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 Rettungsiseln 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 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 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 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 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“ 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 und Malta.

GABRIELA Geboren 29 Mai 1963



Vorwort

Wir haben Dezember 2021 und ich sitze in Klosterneuburg und ich beginne nun am 2. 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.

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 übrig bleibt. 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 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 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 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 „nun“ Kroatien

Am 5. Mai 1993 habe ich in Malta Heino vom Flughafen abgeholt und am Donnerstag den 6. Mai auch noch Ute und Horst, mit dieser Crew werden wir jetzt die „Manuda“ nach dem ehemaligen Jugoslawien, daß jetzt ja, jedenfalls an der Dalmatinischen Küste „Kroatien“ heißt und noch immer im Kriegszustand ist, also wissen wir nicht wirklich was uns erwarten wird, nur ist wie man hört, von einem „Embargo“ die Rede was immer das für uns bedeuten wird. Am Samstag den 8. Mai 1993 um 1050 nach bezahlen von Alex von der „Marina Msida“ nach „Manoel Island“ zum ausklarieren. Nach 400 Liter Diesel tanken und Wasser bunkern, gebe ich Leihwagen zurück und wir verabschieden uns von Joe in „Vinces Bar“ und um 1350 legen wir von Malta ab und gehen für die Saison 1993 zurück in die Adria.

Wir passieren um 1412 die Hafenausfahrt von „Valletta“ und legen einen Kurs von 34° an bei NW Wind mit 3-4 setzen wir die Genua dazu und gehen hart gegen an. Um 1600 stoppe ich den Motor und setze das Groß dazu und wir können hart am Wind etwas segeln, leider nicht lange, der Seegang ist nun 5 und der Wind aus NW 4-5 Bft und Ute ist bereits schlecht geworden und im Boot fliegt alles durcheinander was nicht „angenagelt“ ist und bereits um 1800 auf Position 26°11"N und 14°45,, E muß ich Genua einrollen da wir es nicht gegen an schaffen, wir haben gerade 10 Sm unter Segel hinter uns gebracht. Selbst nach „Porto Palo“ bleibt uns der Schwell erhalten und um 2313 habe ich die Leuchtfeuer von „Cozzo Spadero und Cozzo

Passero“ in Deckpeilung und lege Kurs von 26° an und es hat sich die Neue Sprayhood schon bezahlt gemacht, denn die Wellen spritzen ganz schön über das Deck und Boot, und ohne Sprayhood wären wir im Cockpit schon gebadet worden. Am Sonntag den 9. Mai 1993 wird es nach Mitternacht vom Wind relativ ruhig, nur Schwell steht noch unangenehm und um 0210 haben wir „Murro di Porco“ an BB Dwars und mit Kurs 330° laufe ich nach „Siracusa“ wo es total ruhig ist und wir um 0300 röm.kat. anlegen und noch bis 0430 plaudern. Ich mache alles mit einklarieren in der „Capitaneria di Porto“ und die Crew macht einen Stadtbummel und ich binde in das Groß mit Gabriela ein drittes Reff ein. Um 1445 legen wir ab um in Richtung „Crotone“ zu gehen mit einem Kurs von 35° und Wind von E mit 1-2 Bft, nur es bleibt nicht lange so friedlich, gegen Abend nimmt Wind um die 5 Bft aus Nord zu und vor allem ein starker Schwell voll gegen uns mit Seegang von 5-6, wir bekommen ganz schön was ab und ein paar starke Wellen kommen voll über das Deck und wir tauchen mit dem Vorschiff voll ein und spielen „Unterseeboot“ was gar nicht so lustig ist und ich wieder froh bin, die relativ teure Sprayhood von „Azzopardi“ machen habe lassen.



Heino am Weg von Malta wo es ihm noch gut ging.

Wir bekommen auch noch „kabel Wasser“ und fliegen in alle Richtungen hin und her und um Crew zu schonen, gehe ich um 1940 auf Position 37°28"N und 15°41,, E auf einen Kurs von 06° in Richtung „Saline Joniche“ um ihn als Schutzhafen anzulaufen. Obwohl es keine Befuerung gibt, kann ich um 2300 auf Sicht auf die Küste zulaufen und finde kurz nach Mitternacht am Montag den 10. Mai um 0010 die Hafeneinfahrt von „Saline Joniche“ wo wir uns um 0045 in die Mitte auf eine Plattform mit Buganker und Hecklandfeste festmachen und nach nun 143 Sm seit Malta mal durch schnaufen können und nach etwas Essen in die Kojen fallen.

Der Wind hat teilweise starke Böen und wir bleiben mal liegen, ich reinige das „No return valve“ wo viele Haare

drinnen waren und nun pumpt es wieder voll ab. Wir essen noch einen guten Schweinebraten und nach Wetterbericht legen wir um 2000 ab und es ist eine schöne Nacht und ruhig, somit auch für Ute etwas erholsamen und wir laufen mit 90° auf die Huk vom Stiefel zu, die wir um 2232 erreichen und „C.Spartivento“ an BB Dwars haben und mit Kurs 40° die Küste entlang gehen. Am Dienstag den 11. Mai 1993 übernehmen um 0130 Heino und Horst auf Position $38^\circ 11''$ N und $16^\circ 22''$ E die Wache. Bei check sehe ich, das im Ausgleichsbehälter wieder Wasser fehlt und ich muß ihn voll auffüllen, bemerke aber nicht wo wir Wasser verlieren und muß bei stehender Maschine nochmals einen Check machen. Um 0919 haben wir „C.Rizzuto“ an BB Dwars und laut Karte haben wir einen Schnitt von 7,1Knoten gemacht und wieder 108 Sm gut gemacht als wir dann um 1135 in „Crotone“ an der Tankstelle festmachen wo ich gleich 276 Liter Diesel um 377.000 Lire tanke und noch Wasser um 10.000 Lire bunkere. Wir haben im Schnitt pro Stunde 7,26 Liter Diesel verbraucht für einen sechs Zylinder gar nicht so arg. Ich fülle Öl in Einspritzpumpe nach und stelle leider fest, daß der Wärmetauscher undicht ist, nach reinigen dichte ich die Stelle mit „flüssigen“ chemischen zwei Komponenten Metall ab und hoffe, daß es dicht bleibt. Da Wind aufkommt und es relativ kühl wird, geht Crew einkaufen und Heino telefonieren und ich entscheide über Nacht liegen zu bleiben, wir sind ja nicht auf der „Flucht“.

Am Mittwoch den 12. Mai gehen wir um 1100 nach Wetterbericht ab und mit einem Kurs von 54° über den „Golf von Otranto“ in Richtung „Brindisi“ wo wir kurz einen freudlosen Segelversuch haben und um 1720 nochmals mit Genua kurz nach Position $39^\circ 28''$ N und $17^\circ 49''$ E gerade noch 12 Sm unter Segel zu machen und wieder auf den Motor drücken müssen. Um 2220 haben wir den Golf hinter uns und „Capo St. Maria di Leuca“ an BB Dwars liegen. Um Mitternacht Donnerstag den 13. Mai ist „Capo di Otranto“

noch nicht zu sehen was erklärt, da es vor uns zu regnen begonnen hat und Heino mit Horst übernehmen wieder mal die Wache als wir um 0105 das „Capo die Otranto“ an BB Dwars haben und mit Kurs 345° durch die „Straße von Otranto“ die Küste entlang laufen. Meine Nachtruhe dauerte nicht lange, denn nach „Torre St. Andrea“ und Kursänderung auf 319° weckt mich die Crew, denn an STB in Mitte der „Straße von Otranto“ werden wir mit einem „blauen“ Blitz von einem Schiff angeblitzt und ich stehe auf und nehme über Funk den Kontakt auf. Es ist ein französischer Zerstörer der wegen dem „Embargo“ alle Schiffe kontrolliert die in Richtung Jugoslawischer Adria fahren und will wissen was wir geladen haben. Nachdem ich ihnen klar gemacht, daß wir eine Segelboot mit einer Crew von zwei Deutschen und drei Österreichern an Bord nach „Brindisi“ fahren, geben sie uns freies Geleit und weiter fahren. Es regnet noch immer leicht und jetzt brauche ich auch nicht mehr in die Koje und um 0445 haben wir „Pt.Sn.Cataldo“ an BB Dwars und um 0745 passieren wir schon die Hafeneinfahrt von „Brindisi“ wo wir um 0835 röm.kat. an der Mole festmachen und wieder insgesamt 143 Sm zurück gelegt haben, davon leider nur 16 mit Segel. Wir legen uns aufs Ohr und am Nachmittag haben wir E mit 5-6 Bft und mich wundert wieso nun nachdem sie von mir Wetterbericht bekommen haben und er Wind voll gegen sie ist, das die „Symphonie“ und die „Sunrise“ trotzdem auslaufen und runter gehen wollen, und mich wundert es noch weniger, als sie nach zwei Stunden wieder zurück sind und sagten sie hatten viele Gewitter voraus und dadurch umgedreht.

Am Freitag den 14. Mai 1993 haben sie auf „Capitaneria die Porto“ keinen Wetterbericht und sonst auch keinen Plan, denn wegen dem „Embargo“ schicken sie mich zur Polizei, der es aber ganz egal ist ob wir nach Kroatien fahren und schicken mich zum Zoll, der aber, da wir ja keine Ladung haben, mich wieder zum Hafenskapitän schickt um dort

auszuklarieren. Irgendwie ärgerlich, da hier mal überhaupt kein Wind ist und wir hätten fahren können, obwohl ich den Wärmetauscher nochmals abdichten musste da er immer noch leicht geronnen ist. Allerdings blieb ich auch gerne wegen Heino liegen, der beim Frühstück etwas Probleme mit seiner Hand hat und sich keine Butter aufs Boot streichen konnte, weil er in der Hand kein Gefühl hatte und auch der Fuß etwas taub ist, was ich als ernst diagnostizierte und ihm riet, nicht zu rauchen und vor allem keinen Alkohol, und einen Arzt lehnte er sowieso sofort ab und hörte nicht auf mich und meinte es ist lächerlich was ich da sage. Obwohl beim ersten mal als er es mir sagte, ich natürlich noch scherzte und meinte es kommt vom vielen „Masturbieren“ weil er kein Gefühl mehr hatte, nur wusste ich dann schon , daß dies ein ernstes Problem sein kann und ein Anzeichen und Vorzeichen eines Schlaganfalls, was er natürlich nicht glaubte.

Intermission:

Nun heute 2021 weiß ich natürlich besser Bescheid und auch, daß ich damals richtig lag, denn ich hatte zweimal eine „TIA“ (transistorische ischämie Attacke“ die wenn man dann ein Taubheitsgefühl bekommt oder nicht mehr die Hand kontrollieren kann, mit einer großen Wahrscheinlichkeit innerhalb der nächsten sechs bis zwölf Monate mit einem Schlaganfall rechnen kann. Zum Glück waren mit etwas zittern der Hände meine Attacken nach drei Minuten vorbei und ich hatte weder taube Gelenke oder sonst ein Problem mit Bewegungen nach der Attacke, also eher gute Chancen von einem Schlaganfall verschont zu bleiben. Nur jetzt bin ich ja schon 71 Jahre und Heino war zu dem Zeitpunkt um drei Jahre älter als ich, also gerade 46 Jahre alt gewesen. Er ging anscheinend auch dann wieder in Deutschland zu keinem Arzt, jedenfalls erfuhren wir dann als wir nach 2001 in den Bahamas waren, daß Heino an einem

Gehirntumor gestorben ist und vorher ins Koma fiel, also kein schöner Abgang für ihn, und es traf uns doch sehr hart, auch wenn wir da schon lange nicht mehr mit der „Manuda“ fahren sondern auf unserer „Key of life I“ in der Karibik unterwegs waren.

Dann versuche ich im Marine Geschäft eine Gastlandflagge von Kroatien zu kaufen, die wollen mir aber eine alte „Jugoslawische“ verkaufen und ich ihnen erklären muß, daß die Kroaten sicher keine Freude hätten wenn ich als Gastlandflagge eine „Jugoslawische“ gehisst habe. Ich telefoniere mit Harald und Gabriela mit ihrer Tante Gerti und ich mache noch an Alben weiter und nach Wetterbericht am Abend können wir morgen los. Am Samstag den 15. Mai 1993 laufen wir um 1145 aus und mit Kurs von 334° in Richtung Kroatien und mal die Insel „Korcula“ anzulaufen. Wir haben leichten N mit 2 Bft gegen uns und als ich um 1600 eine Sonnenstandlinie mit dem Sextanten nehme sind wir genau auf Kurs und auf Position 41°03"N und 17°44,, E. Die Nacht bleibt ruhig mit etwas Gegenwind und am Sonntag den 16. Mai auf Position 41°53,, N und 17°11,, E übernehmen um Mitternacht wieder Horst und Heino die Wache und ich gehe in die Koje mit etwas Wetterleuchten rund um uns in der Ferne. Um 0650 haben wir die erste Landsicht und sehen das Leuchtfeuer von „Susac“ BB voraus und als ich um 0745 eine Sonnenstandlinie mit dem Sextanten nehme, bin ich auf eine Seemeile gut und genau auf Kurs und wir gehen zwischen „Lastovo“ an STB das immer militärisches Sperrgebiet war und „Susac“ durch wo ich dann „Susac“ um 0808 an BB Dwars habe und den Hafen „Vela Luka“ am NW Ende von Korcula ansteure wo wir dann um 1045 im Hafen röm.kat. nach 160 Sm anlegen, wir sind in Kroatien gelandet. Nun habe ich Probleme mit einklarieren, denn es hat hier kein Hafenskapitän offen und auch die Polizei hat wenig Interesse und sagt ich soll nach Hvar zum einklarieren. Es kommen noch Gewitter auf und es

wird böig mit 5 Bft und ich bringe noch eine Springleine nach BB aus. Ich bekomme nun zwar eine Kroatien Flagge aber sie ist etwas „überdimensioniert“ größer als alle unsere Flaggen zusammen. Wir gehen Abends auf einen Umtrunk und Essen da Hein seinen Fuß nicht schonen will aber immer mehr Probleme damit hat und ich hoffe, daß es sich gibt, was ich aber nicht glaube.

Am Montag den 17. Mai 1993 wieder vergeblich versucht in „Vela Luka“ zum einklarieren, doch auch wenn er wollte, er hat noch keine Formulare und somit gehen wir um 1050 ab nach „Hvar“ wo wir um 1400 röm.kat. anlegen und nach so viele Jahren mal alleine in Hvar an der Mole liegen. Leider auch hier mit einklarieren kein Glück, der Hafenskapitän ist nur am Donnerstag hier, aber so lange warten wir sicher nicht. Wir gehen kurz in die „Palmizana“ rüber wo aber die Marina geschlossen ist und auch kein Restaurant offen hat, worauf wir wieder in den Hafen von Hvar gehen und um 1925 wieder röm.kat. anlegen um dann auf die Festung zu spazieren und Essen zu gehen. Ich treffe noch eine alte Bekannte aus Deutschland mit „Alpa“ und sie ist nun das zweite Boot im Hafen. An meinem Namenstag den 18. Mai versuche ich vergeblich nach dreimal durch Hvar laufen für uns Wasser aufzutreiben ohne Erfolg.



Oben rechts „Vela Luka“ unten in „Hvar“ alleine nach 15 Jahren.



„Hvar“ von oben und unten „Marina Palmizana“ total leer

Dann müssen wir uns verholen da die Fähre reinkommt und wir müssen etwas nach STB ans Ende der Mole, wobei uns der Hafenbedienstete für die Fähre meinen Festmacher vom Poller nimmt um ihn an den nächsten Poller zu legen, nur etwas zu früh und er versucht uns zu halten, nur als die Fähre einen Gegenschub gibt, um anzulegen, kann der Mann uns nicht mehr halten und, da er freundlicherweise unseren Festmacher nicht auslässt, fällt er von der Mole hinter uns ins Wasser, was die vielen Leute die an der Mole stehen sehr lustig finden, und er nachdem er wieder an Land war sofort verschwindet. Beim Anker aufgehen sehen wir, daß wir mit der Spitze des „CQR“ Ankers genau eine Dose aufgespießt haben, was nie gelingen würde wenn man es wollte um man es tausendmal probieren würde.



Wir haben genau mit der Spitze des „CQR“ Ankers eine Dose aufgespießt, das gelingt nur alle Hundert Jahre einmal.

Wir gehen um 1100 weiter, immer noch die „Gelbe“ Flagge gesetzt, die anzeigt wir laufen das erste Mal in dem Land an und wollen einklarieren. Wir laufen mit Kurs 314° IN Richtung „Kaprije“ und bis jetzt haben wir gerade drei andere Segelboote gesehen und als wir um 1750 in Kaprije längsseits anlegen, treffen wir noch die „Poseidon“ mit Österreicher an Bord, wo einer davon ein Arzt ist und nachdem Heino mit ihm gesprochen hat, da je sein Fuß

immer noch Probleme macht, lässt sich Heino von ihm eine Injektion geben, angeblich mit Vitaminen die aber auch nicht viel hilft. Am Abend bei meinem Freund „Niko“ im „Dugi Jaja“ noch essen gewesen.



Alleine in „Kaprije“ an der Mole

Am Mittwoch den 19. Mai um 1050 von Kaprije ab um kurz in Kakan den Anker zu setzen und ein Runde zu schwimmen und um 1340 mit Kurs 312° in Richtung „Iz“ zu gehen, fast kein Wind somit wieder mit Motor und um 1715 legen wir in der Marina in „Iz Veli“ an, wo uns genau jetzt das Wasser ausgeht. Somit gleich Wasser gebunkert und auch das Boot vom Salz abgespritzt und am Abend gehen wir zu einem Freund von Heino essen und die Crew kommt erst am Donnerstag den 20. Mai um 0100 mit viel Lärm und völlig „dicht“ zurück an Bord. Am Morgen hat die Crew einen etwas schweren Kopf und in der Marina fangen sie bereits um 0800 zum Arbeiten an und Lärm zu machen, dafür