



**M.S.Y. MANUDA**

**Saison 1997**

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

**Von  
Erich Beyer**

**Kroatisches „Service“ mit  
Einbrüchen und Abzocke**

## ***INHALTSVERZEICHNIS:***

*Steckbrief:*

*Vorwort:*

*Kapitel: Viele Überraschungen nach dem Winter*

*Kapitel: Zurück wo viel Arbeit wartet*

*Kapitel: Wieder im Wasser, bereit für Saison 1997*

*Kapitel: Reparatur der Einspritzpumpe in Graz*

*Kapitel: Noch neue Lichtmaschine eingebaut!*

*Kapitel: Das Ende der Saison ist nah*

*Nachwort und Gästebucheintragungen:*

*Glossar:*



*„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 /  
Eigenerkabine**

**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 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 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 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

***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!**

Nun habe ich bereits den 1. Teil „Beginn mit Manuda 1993“ in Italien und Malta aufgelegt und am 12. Jänner 2022 nun auch den 2. Teil „Mit Manuda in Saison 1993-94“ mit Untertitel „Unter dem Key of life mit M.S.Y. Manuda, mit Kriegswirren in Kroatien“ und nun da es Probleme mit geschnitten Umschlag gab, als Neuauflage der „3. Teil mit Manuda Saison 1995 im Krieg in Kroatien“. Der 4. Teil mit Manuda in der Saison 1996 ist im März in den Handel gekommen.

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](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“

**Vorläufiger Jahresabschluss 1996**

<b>Vereins-Einnahmen:</b>	<b>ATS</b>
Vortrag aus 1995	7924,85
Mitgl. Beiträge	14100,00
Spenden	200,00
Verkauf	1760,00
Rückverr. Boot	1350,00
<b>GESAMT</b>	<b>25334,85</b>
<b>Vereins-Ausgaben:</b>	
Porto	2371,50
Tel./Fax	34,40
Büromaterial	1353,80
Druckermaterial	2437,00
Produktion NEWS	2544,00
Produktion T-Shirts	924,00
Fahrtspesen	50,00
Bankspesen	177,50
Verr.Kto Boot	1350,00
Verr.Kto Skipper	6215,00
Clubabend/GV	580,00
<b>GESAMT</b>	<b>18037,20</b>
<b>ÜBERSCHUSS</b>	<b>7297,45</b>

**Budget-Voranschlag 1997**

<b>EINNAHMEN</b>	
Vortrag aus 1996	7297,45
voraus. MGB*)	12000,00
ev. Verkäufe Spenden	2000,00
<b>Gesamt</b>	<b>21297,45</b>
<b>AUSGABEN</b>	
Porto/Tel./Fax*)	4000,00
Büro-Druckermat.	3000,00
Prod. NEWS (10x*)	4000,00
Prod. T-Shirts	1000,00
Fotokosten	1500,00
Literatur	2000,00
Clubveranstaltungen	2000,00
Mitglieder-Werbung	1000,00
<b>Gesamt</b>	<b>18500,00</b>
voraus. Überschuß 1997	2797,45

Die mit \*) bezeichneten Posten sind unmittelbar von der Mitgliederzahl abhängig und können dementsprechend höher od. niedriger sein.

**IMPRESSUM:** Herausgeber: Verleger und für den Inhalt verantwortlich Segelclub ANKH, Postfach 377, A 1140 Wien. Offenlegung nach dem Mediengesetz: Clubinternes Mitteilungsblatt, (für namentlich gezeichnete Artikel übernimmt die Redaktion keine Verantwortung)

**HINWEIS**

Alle Mitglieder erhalten beiliegend einen Wertbon in Höhe von 6S 30.-, der nur bei der Generalversammlung 1997 eingelöst, bzw. bei der Konsumation an Zahlungstatt verwendet werden kann. (andere Bar-Ablöse ist nicht möglich!) Der Bon ist auf der Rückseite mit Name und Mitgl. Nummer gekennzeichnet. Aus verständlichen Gründen kann jeweils nur der gekennzeichnete Bon pro Mitglied abgegeben werden. Ersatzbons können nicht ausgestellt werden.

**Also bitte gut aufheben!**

**NICHT VERGESSEN!**

Mit der Dezember-Ausgabe der Manu-da-NEWS haben alle Mitglieder einen Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag erhalten. Bitte, vergesst nicht, ihn rechtzeitig zu Bank zu bringen. Euer Beitrag ist eine wichtige Grundlage für die geplanten Aktivitäten. Wer sich die Einzahlung vereinfachen möchte, könnte für die Zukunft ja einen Dauerauftrag bei seiner Bank einrichten, braucht sich dann nicht mehr um die Einzahlung zu kümmern und wir ersparen uns das Nachsenden von Zahlscheinen und die lästigen Erinnerungen. Ist doch ein fairer Vorschlag! Oder?

PSK Konto: 73.100.157  
Harry JANTSCHKE/ SC ANKH



**MANUDA NEWS**

Folge 23

Jänner 1997



Allen Clubmitgliedern, ihren Familien und Freunden ein herzliches

**PROSIT NEUJAHR 1997 !!**

Ein neues Jahr, und damit auch wieder eine neue Segelsaison, liegt vor uns. Unsere Clubyacht, die "MANUDA" wird in der Marina Sukosan (10 km südöstlich von Zadar) wieder auf Hochglanz gebracht und wartet dann darauf, uns in der Inselwelt der Kornaten zu entführen. Vielen von uns ist dieses Gebiet größtenteils bekannt, trotzdem gibt es immer wieder NEUES zu entdecken. Im Frühsommer der blühende Ginster, klares Wasser in einer neuen Badebucht oder die Abendgesänge der Zikaden. Ganz zu schweigen von den traumhaften Sonnenuntergängen die wir alle schon erlebt haben. Meer und unberührte Natur rufen uns. Folgen wir diesem Ruf in der neuen Saison auf der "MANUDA".

**EINLADUNG**

zur ordentlichen GENERALVERSAMMLUNG am Montag, 17. Februar 1997 um 18.00 Uhr

im Gasthof OCHSENKOPF 14. Karl Bekahrtstr. 60

Ist die Generalversammlung zu Beginn nicht beschlußfähig (50% der Mitglieder müssen anwesend sein) so findet sie eine Stunde später ohne Rücksicht auf die Anzahl der anwesenden Mitglieder mit voller Beschlußfähigkeit statt.

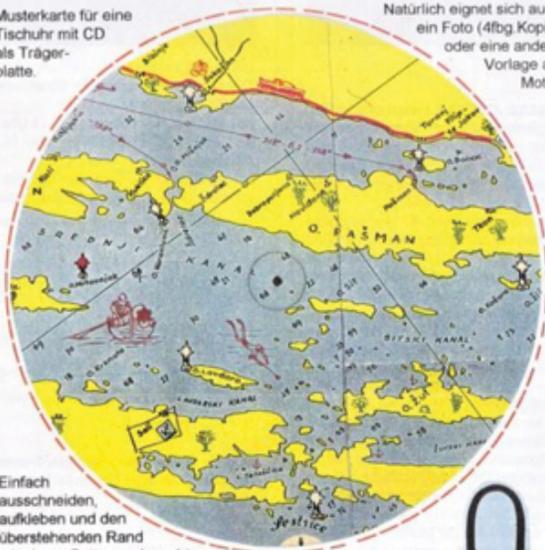
**Tagesordnung:**

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlußfähigkeit
  2. Bericht des Obmannes über die Saison 1996 sowie Ausblick 1997
  3. Bericht des Kassiers und Rechnungsabschluss f.d. Jahr 1996 sowie Budget-Voranschlag 1997
  4. Bericht des Rechnungsprüfers und Antrag auf Entlastung des Vorstandes
  5. Neuwahl des Vorstandes und der Rechnungsprüfer
  6. Allfälliges
- Selbstverständlich sind Freunde und Bekannte ebenfalls herzlich eingeladen, haben aber im Rahmen der GV kein Stimmrecht.



Musterkarte für eine Tischuhr mit CD als Trägerplatte.

Natürlich eignet sich auch ein Foto (4fbg. Kopie) oder eine andere Vorlage als Motiv.



Einfach ausschneiden, aufkleben und den überstehenden Rand mit einem Cutter sauber abtrennen.

**ZU VERKAUFEN**

**Geländewagen**  
Mitsubishi PAJERO, Waggon L 049, 2,5 TD, 90 PS, EXE-Sondermodell, Bj 1990, 132.000 km, 5 trg (7 Sitze) Anh. Vorrichtung, viele Extras, sehr gepflegt, silber, **ATS 185.000,-**  
Tel: 0222/815 38 43 oder 0664/355 43 37

**NÜTZLICHES**

**SEENOTSENDER**  
Mini EPIRB 300 B  
Dieser Sender ist im Notfall die sicherste Hilfe. Sendet auf 121,5 MHz bei Rufabsetzung. Dieser Frequenzbereich wird ständig von jedem Flugsig und von der Küstenwache gehört. Einfach zu bedienen, Stromversorgung durch Batterien, 2.990,-



Im Fachhandel erhältlich



**MANUDA NEWS**

Folge 24

Feber 1997



In der neuen Saison könntest auch Du diesen Platz einnehmen. Es ist schon ein berausendes Gefühl, unter vollen Segeln am Ruder zu stehen und den Kurs zu halten. Nur Mut, Skipper Erich steht Dir mit Rat und Tat zur Seite, da kann nichts schiefgehen. Ein bisschen Lernwillen solltest Du aber schon mitbringen. Dann macht Segeln erst richtig Spaß und der Urlaub wird Dir ewig in Erinnerung bleiben.

**IMPRESSUM:** Herausgeber: Verleger und für den Inhalt verantwortlich Segelclub ANKH, Postfach 377, A 1140 Wien. Offenlegung nach dem Mediengesetz: Clubinternes Mitteilungsblatt, (für namentlich gezeichnete Artikel übernimmt die Redaktion keine Verantwortung)

## ACHTUNG ! NEU !

Skipper-Hotline-worldwide !!

**0664-1301730**

Unter dieser Nummer kann bei Erich auch das **LOGBUCH der MANUDA '96** bestellt werden. Gegen Vorauskasse von ATS 300,- erhält jeder Besteller ein persönlich gewidmetes und nummeriertes Exemplar.

## TERMIN

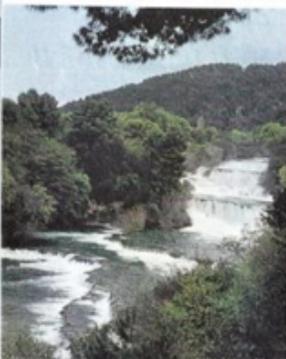
# BOOT '97 TULLN

Österreichs größte Fachmesse mit "Wassersport total"

**Segelyachten  
Motorboote  
Ruder- u. Beiboote  
Bootsmotore  
Bootszubehör  
Bootsanhänger  
Schlauchboote  
Tauchsport  
Marinas und Charter**

**vom 6. bis 9. März**

Eines der lohnendsten Törnziele ist neben DUBROVNIK, der Perle Dalmatiens, die man heuer wieder gefahrlos besuchen kann, sicher auch SKRADIN, mit dem Besuch der KRKA-Fälle.



Schon die Fahrt von SIBENIK den Unterlauf der Krka hinauf und über den Prokljansko-See zählt (besonders bei einer Nachtfahrt) zu den romantischen Abenteuern, die man einfach erlebt haben muss.

**Alle Marinas auf einen Blick**  
(südlich v. Zadar)

**Marina Sukošan**  
**Zlatna Luka**  
Adresse: HR 23000 Zadar  
Ante Banine  
Tel: 0038523-393731  
Fax: 0038523-393588

Wenn Material vorhanden, werden wir in den nächsten Ausgaben noch einige der schönsten Marinas vorstellen.

Naut. Position  
44° 03,6' N / 15° 18' E



## Für Individualisten: Die "etwas andere" UHR !

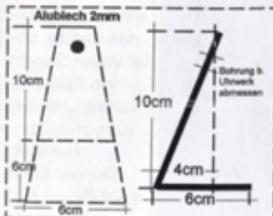
Was man dazu braucht:

a) für eine **Wanduhr**:

eine Grundplatte mit ca 20 cm Ø (starker Karton od. Hartf.Platte)  
eine alte Seekarte  
ein Batterie-Uhrwerk

b) für eine **Tischuhr**:

eine Grundplatte mit 12 cm Ø  
eine alte Seekarte  
ein Batterie-Uhrwerk  
einen Standfuß lt. Skizze aus Alu 2mm gebogen oder aus Holz



Aus der alten Seekarte suchen wir uns einen passenden (od. interessanten) Ausschnitt aus und kleben ihn (am besten mit Sprühkleber) auf die jeweilige Grundplatte. (Ausrichtung auf 1200 beachten) Für die Tischuhr eignet sich besonders gut eine alte od. beschädigte CD. Durch die passende Bohrung wird das Uhrwerk montiert und die Zeiger entsprechend gekürzt. FERTIG !! Als Uhrwerk kauft man sich am besten eine billige Wanduhr(z.B. IKEA 49,-€S), da kann man auch die Grundplatte als Träger verwenden. Eine Musterkarte für die Tischuhr ist auf der Rückseite. Viel Spaß wünscht euch  
**Harry**

## ... einfach zum Nachdenken ...

Liebe Clubmitglieder !

*Ich versuche nun seit dem Jahr 1984 den Segelclub ANKH am Leben zu erhalten. Dank der Hilfe von ein paar wenigen Clubmitgliedern, die sich immer wieder mit Ideen und ihrer Mitarbeit engagierten, ist es mir bis heute gelungen. Trotz Höhen und Tiefen in all den Jahren ist es mir mit Heinos Hilfe wieder gelungen, eine Clubyacht zur Verfügung zu haben und den Clubmitgliedern die Möglichkeit zu geben, ihren Urlaub darauf zu verbringen.*

*Es würde mich sehr freuen, wenn zu der Generalversammlung '97 wieder etwas mehr von den Clubmitgliedern erscheinen würden als bisher. Ich möchte garnicht an die alten Zeiten denken, wo wir bis zu 120 Leute am Clubabend hatten. Aber diese Zeiten sind anscheinend vorbei. Leider gibt es wie bei allen Dingen auch hier einen bitteren Nachgeschmack, betreffend der Clubbeiträge. Es trifft mich persönlich etwas schwerer, da ja viele von den Clubmitgliedern auch zu Freunden wurden. Ich verstehe nicht, warum manche von Euch es nicht einmal der Mühe wert finden, Harald oder mich anzurufen, um zu sagen daß sie an einer Clubmitgliedschaft nicht mehr interessiert sind und wir sie dann streichen können. Nicht nur, daß wir uns damit Porto und den Druck der MANUDA-NEWS sparen könnten, was ja von den uns treu gebliebenen und vor allem zahlenden Mitgliedern getragen wird, auch wäre der organisatorische Aufwand ein geringerer und wir könnten uns etliche Mühe sparen. Da diese, ich finde nicht den richtigen Namen für sie, natürlich es auch nicht der Mühe wert finden den Ausweis zum Ungültigmachen zurückzuschicken, sahen wir uns gezwungen, nun neue Ausweise aufzulegen um nicht Probleme mit den Clubbehörden zu bekommen. Diejenigen die heuer ihren Clubbeitrag schon bezahlt haben, werden ihren Ausweis ja schon zugesendet bekommen haben und darüber Bescheid wissen wie er aussieht. Der Rest, der es nicht mal der Mühe wert fand uns anzurufen, kann sich den alten Ausweis irgendwohin stecken, wohin überlasse ich ihm !*

*Leider hat ein Teil der Clubmitglieder nicht verstanden, daß ich immer versucht habe, einen Urlaub in einer noch teilweise freien und romantischen Welt am Meer und den Inseln zu vermitteln und das Leben auf einem Boot zu verstehen.*

*Für diejenigen, die es nie begreifen werden, fühle ich Bedauern und hoffe, daß sie mal anfangen zu leben und begreifen was der "KEY OF LIFE" für mich bedeutet.*

*Hoffe auf ein Wiedersehen bei der Generalversammlung und auch bei den weiteren Clubveranstaltungen.*

Ever Skipper

## ERINNERUNG

Bitte nicht vergessen ! Die Generalversammlung findet wie bereits angekündigt **am Montag, 17. Februar um 18 Uhr** im Gasthof OCHSENKOPF, Wien 14, Karl Bekehrtystr. 60 statt. Bringt Freunde, Verwandte und Bekannte mit, vor allem aber auch die Gutscheine.

## Tips für Leseratten !

In der Reihe Segeln und Abenteuer sind bei Delius Klasing vier Bücher als Paperback's neu aufgelegt worden.

Gudrun Calligaro segelt in Ein Traum wird wahr als erste Deutsche solo um die Welt.

Burghard Pleske erlebt bei seiner Überwinterung in Grönland Abenteuer unter arktischer Sonne.

Wilfrid Erdmann plagt sich in Ein unmöglicher Törn mit den Gewinnern eines Preisausschreibens über den Atlantik, und

Bodo Müller dokumentiert, wie die ehemaligen DDR-Bewohner versuchten, Über die Ostsee in die Freiheit zu gelangen.

Alles in allem: gute Stories, leicht zu lesen, leicht zu tragen, günstig zu haben. (ÖS 148,- je Band, über den Buchhandel erhältlich und sollte in keiner Segler-Bibliothek fehlen.)

*Wir haben Seinerzeit den 23. Mai 1997 geschrieben und wir lagen in der Bucht „U.Pasjak“ ganz rückwärts in der „Telascica“ auf der Insel Dugi Otok vor Anker und ich begann die Logbuchauszüge von 1997 aufs Papier zu bringen, die ich zu dieser Zeit noch im „A4“ Format für jede Saison, für meine Clubmitglieder, für jeden Nummeriert und persönlich gewidmet, aufgelegt habe. Ich werde es diesmal versuchen es halbwegs lesbar zu machen und in „Buchform“ zu bringen. Obwohl ich mich selbst als "Nachtwächter" unter den Schriftstellern bezeichnen würde. (Allerdings möchte ich hier keinesfalls die Zunft der Nachtwächter diskriminieren) Ich hoffe aber doch das es einigen Lesern Freude bereiten wird über die Fahrten und Erlebnisse der „Manuda“ zu lesen und ein paar Eindrücke über das Leben an Bord eines Segelbootes zu bekommen. So wie im Leben selbst ist auch hier nicht alles "Eitel und Wonne" und keinesfalls, wie viele Glauben, nur Urlaub! Wie immer versuche ich die Berichte wahrheitsgetreu niederzuschreiben und objektiv zu bleiben und ich hoffe daß es mir auch gelingen wird. Damals war es der Dritte Logbuchauszug von der „Manuda“ den ich geschrieben habe.*

*Nun bin ich dabei, die „Logbuchauszüge“ etwas mehr ins „Reine“ zu schreiben und diesmal mit Bilder zu versehen in Buchform raus zu bringen. Die Ersten VIER Teile sind schon im Handel, wo ich in den letzten Drei Teilen noch den Krieg in Jugoslawien mit erlebt habe, das ja jetzt zu Kroatien wurde, aber eigentlich nicht besser geworden ist, eher das Gegenteil und man überall nur mehr „abgezockt“ wurde. Nun apropos Krieg, wir schreiben heute den 7. März 2022 als ich nun an diesem „5. Teil mit der Manuda in der Saison 1997“ arbeite, und nun haben wir schon über Zehn Tage einen fürchterlichen Krieg, gar nicht so weit von uns. „Putin“, hat mit seiner russischen Armee die „Ukraine“ angegriffen und Millionen sind auf der Flucht nach West Europa und es wurden sogar Atomkraftwerke von den Russen beschossen, und was ich ja noch selbst erlebt habe,*

*hat man ein neues „Tschernobil“ im Hinterkopf, und es macht es sicher auch nicht leichter, wenn wir hier „einsam“ am Berg in Klosterneuburg sitzen, wo wir wenigstens von der „Corona“ Pandemie etwas Abstand haben, was aber auch nicht vollständig schützen kann, man muß ja trotzdem Kontakt zu vielen Leuten haben, wenn man sich mit Lebensmittel versorgen muß. Nun wenigstens kann ich mit relativ viel Ruhe an dem „5. Teil“ arbeiten.*



*In „Obrovac“ liegt die zerstörte Fähre am Grund und  
wir fahren über eine Behelfs Pontonbrücke nach  
Zadar durch das zerstörte Hinterland*

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

### ***Viele Überraschungen nach dem Winter***

Am Donnerstag den 3. April 1997 kommen wir um 2100 Uhr in der Marina „Zlatna Luka“ in „Sukosan“ an und gehen an Bord der „Manuda“. Es ist leichter NW Wind bei einer Außentemperatur von 14° und innen im Boot haben wir 22° mit 57% Luftfeuchtigkeit. Wir haben bereits einen großen Teil für die Saison von Wien mitgenommen was wir sonst auf einmal mit unserem Auto nicht schaffen könnten. Wir laden den größten Teil der Getränke, Lebensmittel und Wäsche noch aus dem Auto aus und verstauen es provisorisch unter Deck. Beim einschalten der Wasserpumpe stelle ich fest das eine Verbindung der Rohrleitung aufgegangen ist und die Bilge voller Wasser ist das vom Boiler ausgelaufen ist. Da wir doch acht Stunden gefahren sind verzichte ich auf eine sofortige Reparatur und verschiebe sie auf morgen und wir gehen nur mit einer "Katzenwäsche" in die Koje.



***8 mm Niro Schäkkel vom Travel Lift verbogen worden!***

Am Freitag den 4. April 1997 stellen wir fest das unser Wasserstag lose durchhängt, als erstes nehme ich an das uns jemand den Seilspanner aus Niro stehlen wollte der ja ein paar „Hunderter“ kostet, aber nach genauer Besichtigung komme ich zu dem Schluß, daß uns der „Travel Lift“ reingefahren sein muß. Wir haben in ca. 2,5 Meter Höhe einen Schaden am Bug wo der Lack abgesplittert ist und das geht sich genau mit dem Quer Träger des 65 Tonnen Travel Lifts aus. Vor allem ist der 8 mm Niro Schäkkel total verbogen und in die Länge gezogen worden, ebenfalls das Niro Auge wo das Drahtseil eingespeist ist wurde gequetscht und verbogen. Um das fertig zu bringen müssen gewaltige Kräfte auf das Seil eingewirkt haben, denn selbst wenn sich fünf Personen auf das Seil gehängt hätten würde

es sich nicht einen Millimeter gerührt haben. So betrachtet hatten wir noch großes Glück das bei dieser Aktion die „Manuda“ nicht umgeworfen wurde. Nicht so gut ging es ein paar Nachbarbooten von uns, bei einem Sturm im Dezember sind drei Segelboote, darunter eine „Nauticat“ umgefallen, zum Glück in die andere Richtung und nicht auf uns. Der Winter hier hatte es überhaupt in sich, ein paar Tage lang hatte es Minus 7° und drei Tage gab es sogar Schnee und das seit 25 Jahren wieder einmal. Für mich hatte das Minus zur Folge, daß mir die Leitungen im Boot aufgefroren sind. Ich hatte nicht mit diesen Temperaturen gerechnet und vor allem nicht daran gedacht daß wir nicht im Wasser sind. Im Wasser hätte der Rumpf nie unter 10° abbekommen aber im freien wurde es eben so kalt im Boot das mir die Leitungen gefroren sind, wenn im Winter die Bora bläst, hat der Rumpf anscheinend Minus Grade bekommen und unsere Rohre sind innen aufgefroren. Wenn ich daran gedacht hätte das es heuer einen "Jahrhundert Winter" in Kroatien gibt hätte ich das Wasser sicher ausgelassen! Im Augenblick haben wir um 1300 eine Temperatur von 20° und leichten ESE Wind bei halb bewölktem Himmel. Gehe zur Rezeption um den Schaden am Bugsprit zu melden den sich der Hafenmeister zwar ansieht aber niemand etwas bemerkt hat noch getan hat, also war wahrscheinlich „Uri Geller“ in der Nähe gewesen und hatte mit seinen magischen Kräften den Schäkel verbogen. Ebenfalls nichts getan hat sich bei den Lackschäden die uns der Kran voriges Jahr im Oktober zugefügt hatte, es war weder ausgebessert worden geschweige denn verkittet und lackiert! Der Hafenmeister sichert mir zu es "nächste" Woche reparieren zu lassen.



*Wir hatten Glück und stehen noch, drei andere Boote sind umgefallen, zum Glück in die andere Richtung.  
Neues Windmessgerät eingebaut*

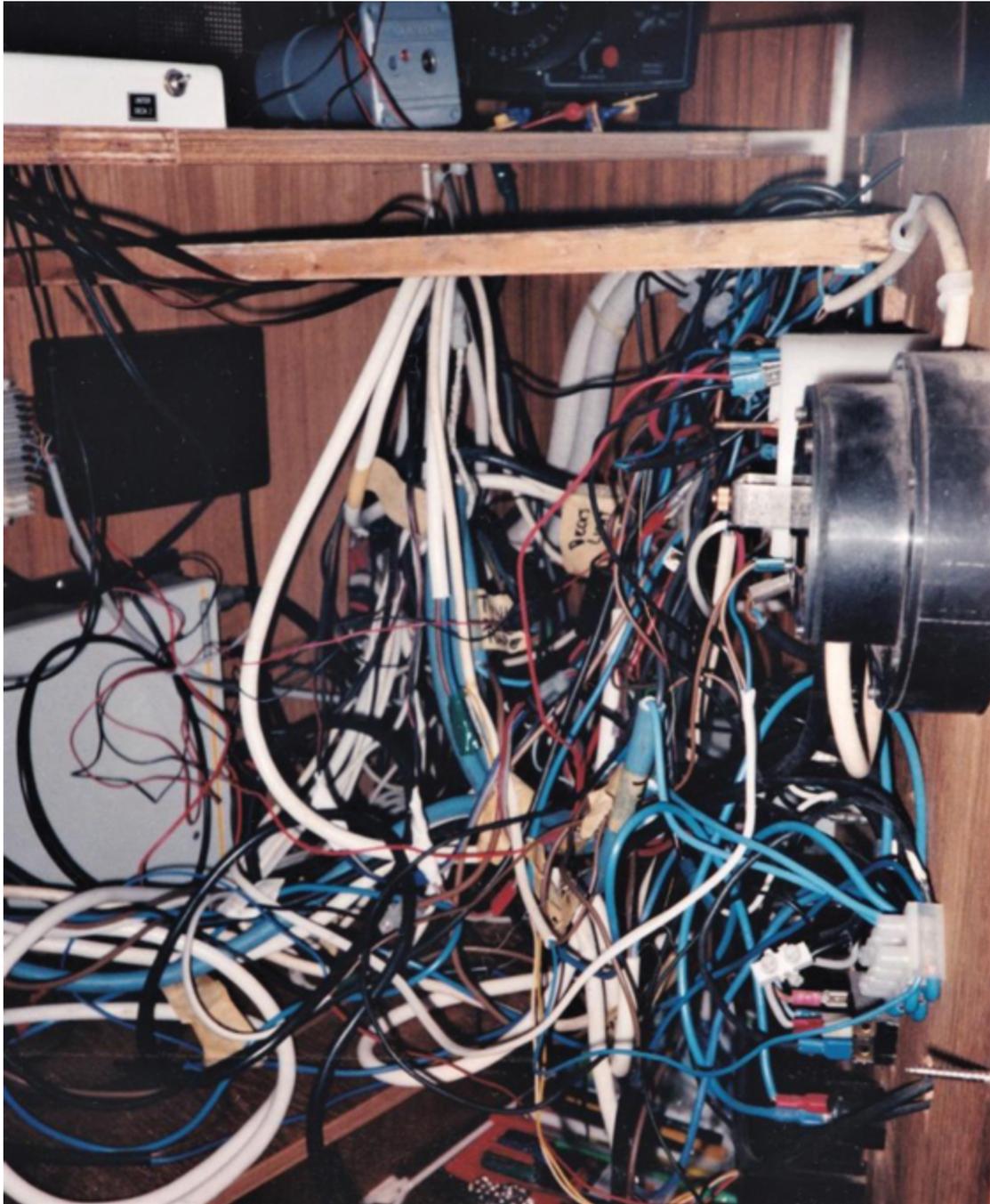
Warum nicht bereits trotz Brief von mir an die Direktion, nichts getan wurde, obwohl zwischen Brief und jetzt wieder zwei Monate Zeit waren, wusste er auch keine Antwort. Wie ich schon letztes Jahr bemerkte: Außer dem Namen hat sich hier nichts geändert, nur daß es sehr teuer geworden ist! Wir haben uns von gegenüber Strom geholt aber es fahren uns die Autos über unser Kabel was es sicher nicht besser macht. Nun mache ich mich daran die undichten Wasserleitungen im Boot zu finden und wieder dicht zu bekommen. Da mein System mit O-Ringen und Quetschverbindungen funktioniert habe ich noch Glück da keine Rohre beschädigt wurden sondern nur die Quetschverbindungen auseinander gedrückt wurden. Die erste Verbindung war unter der BB-Koje offen, somit alles ausräumen um unter der Koje zu der Verbindung zu kommen. Als diese Stelle dicht war schalten wir die Pumpe ein und warten ab bis der Druck aufgebaut ist und leider auch der Boiler wieder halbvoll war bis die nächste Verbindung unter der STB- Koje auseinander ging. Bis wir nun die STB - Koje ausgeräumt hatten und unter die Koje kamen waren die ca. 50 Liter Wasser die bereits wieder in den Boiler gepumpt waren natürlich wieder zurück in die Bilge geflossen. Die nächste Verbindung war im Motorraum aufgegangen, das Spiel mit dem Wasser, hineinpumpen und zurücklaufen wiederholte sich genau sechsmal und die ganze Aktion dauerte Stunden. Die sechste und letzte Verbindung ließ sich sogar eine halbe Stunde Zeit bevor sie auseinander ging, wahrscheinlich um mich in Freude zu versetzen da ich glaubte bereits alles wieder dicht zu haben. Diese war nämlich auch noch weit hinten unter der Küche zwischen Tank und Bodenbrettern, was wieder an die 100

Liter vom Boiler auslaufen lies bis ich die Verbindung endlich wieder dicht hatte. Mit dem „Klimarex“ (Heizlüfter) versuchen wir die Bilge wieder halbwegs trocken zu bekommen und auch etwas Wärme ins Boot zu bekommen da draußen in der Zwischenzeit die Temperatur auf 10° gesunken ist und Bora mit 6-7 Bft aus NNE aufgekommen ist. Stimmt mit dem Wetterbericht überein der Warnung von 35 - 55 Knoten aus NE angesagt hatte. Eine Kaltfront kommt von den Alpen über die Adria und zieht nach SE. Der Strom hat Wackelkontakt und fällt alle Augenblicke aus, ich gehe hin zum Stromkasten ziehe Stecker raus und wieder rein, schalte die FI Schalter aus und ein und dann funktioniert es wieder, weiß aber nicht warum. Leisten uns am Abend einen guten Fisch (Bauk) in Zadar im "Marco Polo" wo sich Eda über unseren Besuch freut da wir die einzigen Gäste sind.

Morgens am Samstag den 5. April 1997 weckt uns um 0830 Heinos Schwager „Nedo“ mit einem Mann der etwas Deutsch spricht auf, um sich die Schweißarbeit anzusehen. Dieser Mann dürfte allerdings nicht sehr viel Ahnung von der Materie haben, da er die Platte gleich auf den Rumpf schweißen wollte. Das würde natürlich zur Folge haben das zwischen den Platten immer Kondenswasser entstehen würde und der Rost sicher in kürzester Zeit wieder durchkommen würde. Es beruhigt mich das nicht er, sondern ein anderer die Schweißarbeit ausführen wird. Ich sage ihm noch das er die Platten besorgen und verzinken lassen soll damit wir im Mai sofort zum Arbeiten anfangen können. Beim Frühstück beiße ich mir auf meinen wackeligen Schneidezahn das ich mir fast in die Hose mache vor Schmerz und obwohl ich dann nur mehr ganz vorsichtig kaue, gelingt es mir ein zweites Mal auf den Zahn zu beißen. Ich habe genug und vor dem Spiegel sehe ich mir den Zahn der nun seit fast drei Jahren wackelt genau an und drücke ihn mal in die andere Richtung und wieder zurück. Da der Schmerz auch nicht größer ist als beim reinbeißen

habe ich nach zweimaligen hin und her den Zahn "operativ" entfernt! Ich schaue nun noch fürchterlicher aus als mein Eindruck für normal Sterbliche sowieso schon ist. Beim Kaffee trinken und reden stört mich die Zahnlücke schon sehr und ich weiß daß ich mich daran nicht gewöhnen kann und will. Ich habe von Wien ein neues Windmessgerät mitgenommen und einen Schaltplan für die Anschlüsse die mir Veronikas Bruder vom Marine Service in der Kaiserstraße nach langer Diskussion kopiert hatte. Er wollte nicht daß jemand den Schaltplan verbreitet und somit die Generalvertretung von Silva Instrumenten umgehen kann. Ich sagte ihm daß er sich nicht lächerlich machen soll und das ich seinen Schaltplan sicher nicht weitergeben werde, da ich nur will das dieses neue Windmessgerät mit meinem alten Geber am Masttop funktioniert. Ich schaue mir die alten Anschlüsse an und stelle fest, daß keine einzige Farbe mit der Kopie des Schaltplanes übereinstimmt. Nach längerem verfolgen und studieren der alten Anschlüsse bringe ich das neue Gerät aber doch zum funktionieren. Somit bohre ich neue Löcher im Instrumentenbord da natürlich die Abmessungen des alten Silva Gerätes mit dem neuen nicht übereinstimmen und montiere das neue Gerät. Im Schaltkasten und beim Navitisch montiere ich die "Black Box" wo der alte Geber mit dem neuen Gerät verschaltet werden muß. Das neue Gerät funktioniert gut und zeigt die Grade des Windeinfallswinkels an und die Bft oder m/sec der Windgeschwindigkeit. Zerlege die 220 Volt Bordanlage und messe alles durch, bekomme vom Boiler einen Retourstrom finde aber keinen Durchlaß oder Schluß vermute aber trotzdem das es am Heizstab liegen könnte. Fahren nach Zadar und versuche, leider ohne Erfolg bei zwei Bankomaten Geld abzuheben, nach längerer Suche endlich beim Autobus Bahnhof Geld wechseln können. Waren noch tanken und vier Liter Motoröl kaufen und leisten uns ein Spanferkel im "Niagara".

*„Blackbox“ montiert, zu viele Drähte*



Haben am Sonntag den 6. April 1997 relativ lange geschlafen und dann noch alles gecheckt und zusammen geschrieben was wir alles noch von Wien brauchen werden. Wir bekommen noch Besuch von „Hans und Dorli“ von der