

M.S.Y. MANUDA

Saison 1995

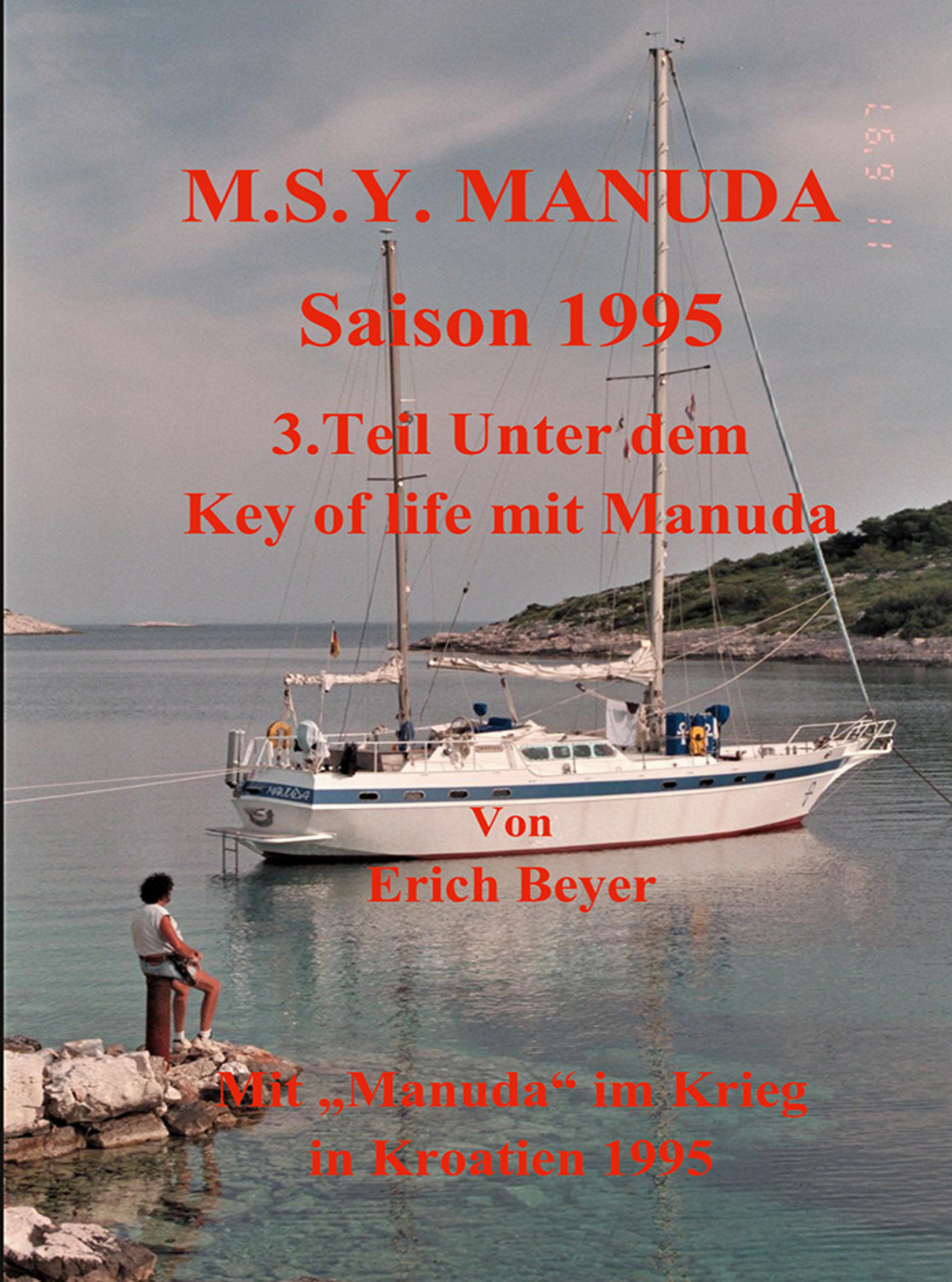
**3. Teil Unter dem
Key of life mit Manuda**

Von

Erich Beyer

**Mit „Manuda“ im Krieg
in Kroatien 1995**

15.9.11



INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1.Kapitel: *Sturmschäden in Marina Pula, auch bei uns*

2.Kapitel: *In Etappen am Slipp in Banjole*

3.Kapitel: *In die „magere“ Saison 1995*

4.Kapitel: *Zurück nach Pula für den Winter*

5.Kapitel: *Viel Arbeit mit Werbung für Club in Wien*

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 /
Eigenerkabine**

**2 Kojen u. Salon / 2x Rettungsinselfür 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 „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 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“

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:

Sturmschäden in Marina Pula, auch bei uns

Wir schreiben den 23. Februar 1995 und wir haben unseren 385igsten Bordtag als wir um 1930 in der Marina Pula eintreffen. Wir haben 11° bei SSW mit 3-4 Bft und es ist halb bewölkt und am Boot alles relativ trocken, aber was draußen los ist erst morgen bei Tageslicht zum Besichtigen. Die Starterbatterie ist mal „tot“ und die andere Batterie gerade im 10 Volt Bereich, also gleich mal Batterien laden und dann noch alles vom Auto ins Boot gebracht. Am Freitag den 24. Februar 1995 haben wir in der Nacht kurz Regen und ich korrigiere das Barometer nach, war auf 1013 hPc und wir haben nun 1004 hPc laut Wetterstation in Pula. Am Morgen um 1030 hat Wind aus SW auf 4-5 Bft zugelegt und es ist voll bewölkt bei 12°. Wir fahren zu „Mladen Persic“ nach Pomer wegen Service von Rettungsinsel und einen Termin für Slipp ausmachen, mal für 2. Mai ausgemacht und wir wollen es morgen fix machen. Dann spreche ich mit dem „Service Mann“ der Marina Pula, wegen unseren Schaden an der STB Seite. Es war am 27. Jänner 1995 ein starker Sturm in der Marina, und natürlich wurden die Boote nicht kontrolliert, geschweige denn die Muring Leinen dichter geholt, somit wurden wir bei Sturm auf Nachbarboot gedrückt und dabei unser Schanzkleid eingedrückt, was uns ja schon mal in Malta der Kran mit den Gurten gemacht hat, somit Lack weg und es fängt schon zum rosten an, dann wurde noch eine der Luken gebrochen die es, wenn wir Glück haben nur in „Triest“ gibt. Auch die Reling Stütze wurde verbogen, also hoffe ich auf die Versicherung der Marina, der Liegeplatz kostet ja genug. Auch meine alte „Key of Life“ die auch in der Marina liegt, wurde beschädigt,

das Heck mit „Schriftzug“ gebrochen und die Badeleiter total verbogen. Wir gehen am Abend nach „Banjole“ essen.

Am 25. Februar 1995 bereite ich die Rettungsinsel für Transport vor und leider ist, trotz nun zwei Tagen laden der Batterien nicht möglich, daß Motor gut durchdreht, erst mit allen Batterien zusammen dreht er voll durch und Motor startet ohne Probleme. Wir haben am Heck in der BB Backskiste eine Ratte, die sich dort mit Styropor und Seilresten ein Nest gebaut hat, somit können wir gleich die Backskiste reinigen, aber sie wird sicher zurück kommen. Ich spreche mit dem Direktor der Marina wegen Schaden und er meint, wir sollen uns die Luke und Relingstütze selber besorgen, nur will ich eigentlich nicht dafür nach Triest fahren müssen.



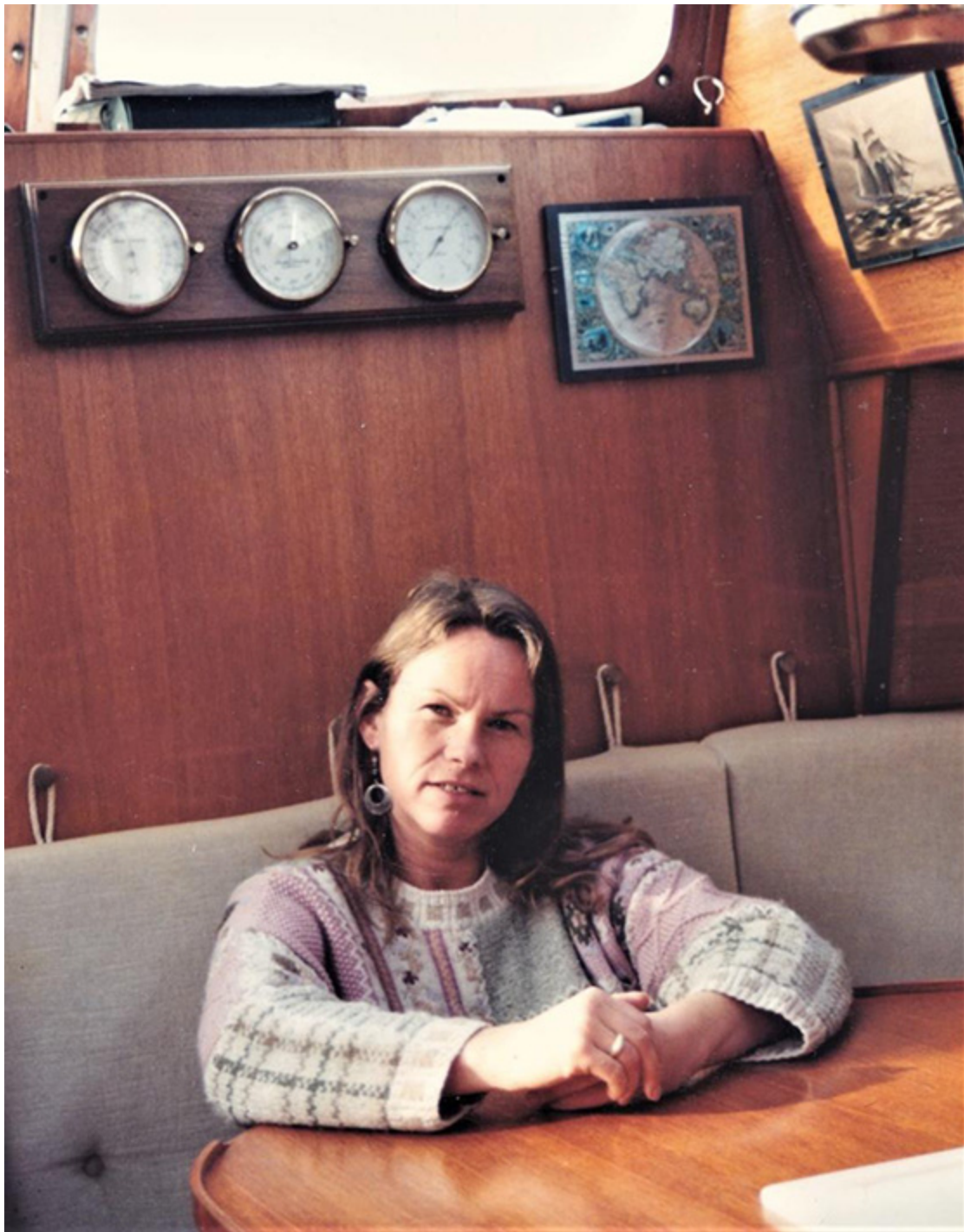
Luke bei Sturm am 27. Jänner 1995 in Marina Pula gebrochen und das Schanzkleid eingedrückt und schon rostig geworden.

Wir fahren nach Pomer und bringen „Mladen“ die Rettungsinsel und die Luke die ich mal ausgebaut habe, damit er ein Muster hat und sie besorgen kann. Das Fenster habe ich mal abgeklebt und hoffe auch, daß es dicht bleibt. Haben nun Slipp für 2. Mai fixiert und von allem natürlich Fotos gemacht und leisten uns am Abend ein „Steak“ in Banjole. Am Sonntag den 26. Februar wieder mal Regen am Morgen und das Barometer ist auf 999 hPc gefallen mit SE um die 3 Bft bei 10°. Ich messe die Batterien aus für einen Neukauf dann noch die Tauchflaschen im Auto verstaut und Regulator gecheckt und am Abend auf eine gute „Zahnbrasse“ in Pomer gewesen. Am Montag den 27. Februar 1995 ist über Nacht das Barometer um 6 hPc gestiegen und wir haben NW mit 3-4 Bft mit Regenschauer bei 9° und um 1000 das Barometer nochmals um 8 hPc auf 1011 hPc gestiegen! Ichpumpe die Tanks aus und schließe Gas und die Seeventile wieder. Die Ratte hat wieder versucht in die Backskiste zu kommen, ich stecke noch ein Stück Holz in den Spalt und hoffe sie schafft es nicht mehr und wir fahren um 1100 zurück nach Wien.



Auch meine alte „Key of life“ bekam am 27. Jänner einen Schaden

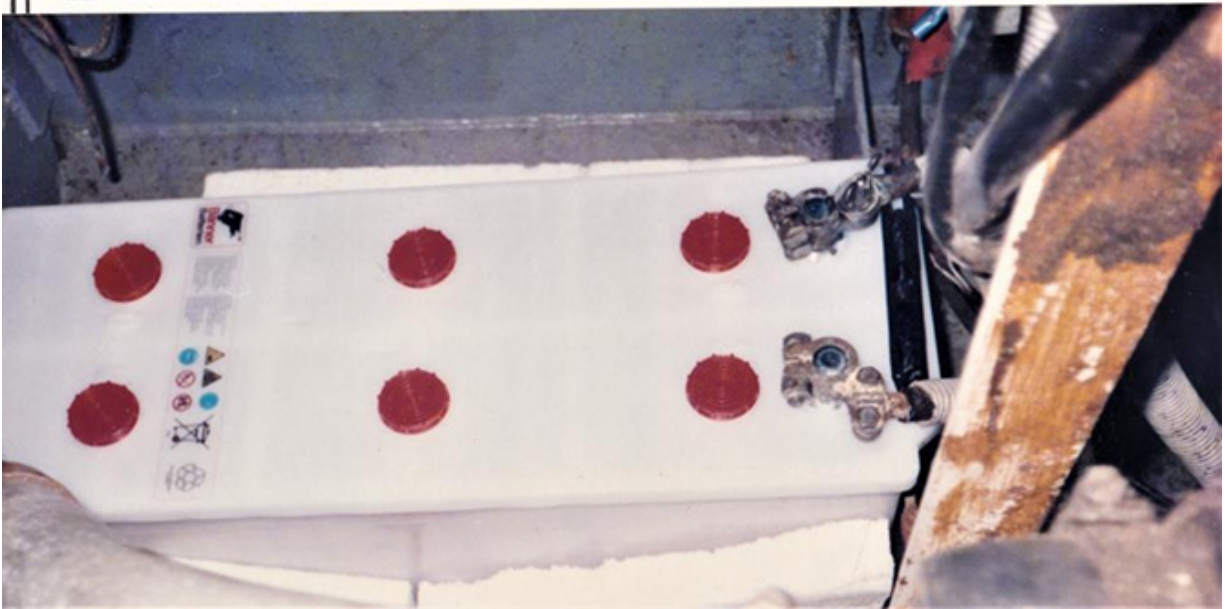
Am Donnerstag den 30. März 1995 haben wir „Susi“ eine Schottin die in Wien lebt mit uns auf einen Kurzurlaub auf die „Manuda“ mitgenommen und wir kommen um 2000 in der Marina an. Ich kann mal feststellen, daß die Ratte nicht mehr in der Backskiste wohnt und wir laden gleich einen Teil der Lebensmittel aus und wir werden mit Bora und NNE mit 3-4 begrüßt, der in der Nacht in den Böen auf 7 Bft zunimmt und um 2300 nur mehr 7° „frisch“ ist.



„Susi“ eine gebürtige Schottin, als Gast an Bord

Am Freitag den 31. März ist es morgen wieder sonnig aber mit 8° noch kalt und das Barometer hat 1025 hPc bei NNE mit 3-4 Bft. Wir fahren mit Susi spazieren und schauen uns auch noch das Fort an, dann einkaufen und die restlichen

Sachen ausgeladen und im Boot verstaut. Ich lasse Motor für Test laufen und gebe viele Dosen in den Kühlschrank der gut arbeitet. Wir waren auch noch bei „Mladen“ in Pomer, aber er hat die Luke noch nicht bekommen, auch die Rettungsinseln liegen immer noch bei ihm am selben Platz und wurden noch nicht zum Service gebracht. Wir machen dann noch Abendspaziergang in Pula.



Viel Gepäck und die neue Starterbatterie eingebaut.

Am. 1 April 1995 kein Aprilscherz, aber es ist windstill bei Viertel Bewölkung und 8° und ich baue die neue

Starterbatterie ein, und nun wieder super zum starten, der Motor dreht ohne Probleme voll durch. Ich bunkere gleich Wasser und baue dann im Instrumentenboard das „Log“ ein und versetze die Windmessenanlage und die Steckdose für „Zigarettenstecker“ und verlege die Anschluss Leitung unter Deck und schließe die Instrumentenbeleuchtung an die jetzt funktionieren sollte. Am Abend nochmals auf ein Steak in Banjole gewesen. Am Sonntag den 2. April 1995 machen wir Ausflug mit Susi, nach „Falzane“ dann nach „Rovinj“ und auch zum „Limsky Kanal“ und dann nach „Vrsar“ und „Bale“ wo ich natürlich auch viele Fotos machte. Am Abend noch auf eine Zahnbrasse in Pomer gewesen. Am Montag den 3. April machen wir alles dicht und alle Ventile geschlossen, und um 1100 fahren wir ab in Richtung Wien.



„Anemometer“ versetzt und die neue Logge mit Zigarettenstecker eingebaut und angeschlossen.



Bei wunderschönen Wetter durch das Kanaltal zurück nach Wien.

Wir kamen über Spielfeld nach genau 586 km am Montag den 24. April 1995 mit teilweise Regen am Weg, um 2000 bei Regen und SE Wind mit 3 Bft bei 15° und 1007 hPc in Pula in der Marina an. Wir haben nun den 395igsten Bordtag und wir laden einen Teil vom Gepäck aus, da Gerhard sein Bus nicht frei war und sein Auto einen Lagerschaden hat, sind wir mit eigenem Auto runter gefahren. Am Dienstag den 25. April haben wir in der Nacht starken Regen und Wind mit 4-5 Bft und Böen aus ESE und erst Mittag kommt die Sonne raus und wir bekommen sogar 20°. Ich versuche Testhalber mit Verbraucher Batterien zum starten, aber keine Chance, sie sind eindeutig am Ende und wahrscheinlich zum wegwerfen und müssen auch neu kommen. Wir laden den Rest vom Auto aus und ich mache Video vom Chaos und den Winterspuren und Dreck am Teakholz von der nahe gelegenen Werft in Pula, der deutlich