

5.Saison mit der „Key of life“

Fünfter und letzter Teil in
Kroatien, Malta u. Italien

von

Erich Beyer

Start in fünfte Saison 1989-90

INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1. Kapitel: ***Zurück nach Jugoslawien***
2. Kapitel: ***Neue Saison 1989 und Erste Crew***
3. Kapitel: ***Clubabend in Wien, Saison beginnt***
4. Kapitel: ***Kurzbesuch in Lignano und Wien***
5. Kapitel: ***Am Weg ins Winterlager***
6. Kapitel: ***Aus Feier an Bord wurde Feuer!***

Nachwort und Gästebucheintragungen:

Glossar

Bücher von mir erschienen



*Hier schon unter „Malta“ Flagge als „Key of life“ Spinnaker
für
Foto an der Mole beim Veli Rat in der „U.Pantera“ gesetzt.*

Steckbrief:

Unser Boot: "KEY OF LIFE"

Länge ü.a.: 11,12 m 38 feet Länge W.L.: 9,20 m

Breite: 3,54 m Tiefgang: 1,80 m

Verdrängung: 11,92 gross Tonnage 8,11 register Tonnage

Segelfläche vermessen: 70 m² Takelung: Sloop

Motor: Mercedes Nanni (MB180) oder OM636 mit 40 PS

Bauwerft: Craglietto Triest Baujahr: 1978

Konstrukteur: Sparkman & Stephens

Baustoff: Mahagoni auf Eiche - Teak Deck

Skipper und Autor: ERICH BEYER

Geboren am 25. Mai 1950 in Österreich, gelernter KFZ Mechaniker, eine Sommersaison als Matrose auf der Donau mit der „M.S.BUCHENAU“ zwischen Regensburg und Russland. Über Abendkurse in Schwachstromtechnik und Elektronik über Elektriker in fast alle Berufssparten rein geschnuppert. Lange Jahre als Disc Jokey durch die Lande gezogen und nach Anzeigenleiter bei Bezirkszeitung Hietzing mit eigenem Werbebüro Pleite gegangen. In den 70igern Jahren von Freunden nach Mali Losinj gelockt worden und mit den verschiedensten Motorbooten die Adria unsicher gemacht. Ich machte sogar wirklich eine Prüfung

um das "Küstenpatent" zu erhalten. (Was man von den meisten die es haben, nicht behaupten kann, und daran hat sich auch im nun "freien" Kroatien nichts geändert).

Um einmal von einem Törn gute Fotos und einen Film zu bekommen, wurde ich von meinem Freund Karl Sallmutter 1982 zu einem Törn auf die "Nina" eine "Formosa 51" mit 33 Tonnen und 146 m² Segelfläche eingeladen. Dies war mein erstes Segelboot das ich betrat, (von einem kurzen Erlebnis in meiner Jugend auf der Alten Donau, wo ich dann für das wieder aufrichten einer Jolle, 300.-Schilling bezahlen musste, mal abgesehen), auf der "Nina" imponierten mir die Manöver von Karl so sehr, daß ich begierig von ihm segeln lernte und nach ein paar Törns mit ihm, fähig war, meine eigenen Segelboote zu chartern. Nachdem ich bereits in diesen Jahren jede Menge „Skipper“ mit allen möglichen Segelscheinen kennen lernte über die ich schon in meinen anderen Büchern teilweise berichtet habe, stand ich bereits in dieser Zeit mit dem deutschen und österreichischen Segelverband auf Kriegsfuß.

Da mir mit meiner Länge von 1,96 m das Jollensegeln nicht besonders behagte, und ich ja auf einem „Dickschiff“ das Segeln lernte, hatte ich natürlich keinen „A - Schein“, denn man aber verlangte um den „B-Schein machen zu können. Da diese Regulation des Segelverbandes mir nicht in den Sinn ging, fuhr ich nach Holland, (wo man eigentlich überhaupt keinen Segelschein brauchte um ein Boot zu führen) und machte in einer Segelschule auf dem IJsselmeer auf freiwilliger Basis den sogenannten BR und BK Segelschein! Da ich dann eigentlich mehr Zeit in der Adria und im Mittelmeer verbrachte, hatte ich genug Zeit, um zu lernen und Erfahrungen zu sammeln und machte noch bei der Jugoslawischen Berufsmarine mein Patent bis 25 BRT und das englische Funksprechzeugnis. Nach Dutzenden von gecharterten Segelbooten von allen möglichen

Charterfirmen über die ich hoffentlich auch mal ein Buch schreiben werde, machte ich in einer Art, Eignergemeinschaft mit einer „Jeanneau Fandango“ ein Jahr die Adria unsicher.

Nachdem ich nun schon genug Seemeilen hinter mir hatte, konnte ich für das Patent der Berufsmarine bis 50 BRT antreten, wo ich aber Logbuchmäßig nachweisen musste mindestens 10.000 Seemeilen und ein Jahr als Skipper gefahren zu sein. Vor sechs hochdekorierten alten Kapitänen, wo ich mich nicht mal ausreden konnte die Fragen nicht richtig verstanden zu haben, da alle perfekt Deutsch und ein paar andere Sprachen mehr, sprach, legte ich in Rijeka, trotz einmal verrechnen bei einer Sonnenstandlinie, gekonnt meine Prüfung ab.

Bei einem Törn mit einer „Mön 27“ der „Antn“ lernte ich in den Kornaten im Restaurant Katina bei der „Vela proversa“ eine Crew kennen, die mit einer „Shogun“ unterwegs war, aber keine Ahnung von Navigation hatten und ich dem „Skipper“ Herbert ein paar Unterrichtsstunden in Navigation gab. Unter anderem wurden wir Freunde und hielten auch noch in Wien Kontakt, und mit Erich und Gustav von dieser Crew als Partner gründeten wir 1984 den „Segelclub - ANKH, und kauften die erste „Key of life“ eine 38 Mahagoni Sloop von Sparkman & Stephens. Mit meiner zu dieser Zeit Partnerin und späteren Verlobten Gabriele, legten wir in den folgenden sieben Jahren zwischen Lignano, Zadar und Malta über 22.000 Seemeilen zurück bis am 14. April 1990 etwa drei SM vor der Küste von Lignano ein Feuer an Bord ausbrach. Langes Streiten mit der Versicherung bis sie endlich, zu wenig, bezahlte und kein Boot um in der neuen Saison wieder Geld machen zu können um zu überleben, zwangen mich das Boot zu verkaufen. Da wir eigentlich von hier zu einer Weltumsegelung starten wollten, nachdem wir das Boot generalüberholt hatten, war ich am Boden zerstört

und versuchte in Wien wieder neu zu starten, und ich habe mir geschworen nie wieder ein Boot sehen zu wollen!

Dann folgte der Bruch mit meiner nun bereits Verlobten Gabriele und ich versuchte mich als Fahrer eines Geldtransporters in einem Panzerwagen. Da nach der langen Zeit des Bordlebens, das Leben in Wien eher freudlos war, kam mir ein Anruf aus Deutschland von meinem Freund Heino sehr gelegen, der mir vorschlug seinen Motorsegler „MANUDA“, eine „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 13 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 Verlobte auf dieser ersten „Key of life“ von
der
ja jetzt dieses Buch in Jugoslawien und Malta handelt. Foto
unten:

GABRIELE Geboren Mai 1963



Vorwort

Wir haben Anfang Oktober 2021 und ich sitze in Klosterneuburg am Rolandsberg, und ich beginne am fünften und letzten Teil unserer Abenteuer mit meiner ersten „Key of life“ in Jugoslawien zu schreiben. Es hat sich ja leider ein tragisches Ende in Lignano zugetragen. 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 Törns mit der „Manuda“ in Kroatien ein Buch aufgelegt habe, nun da auch der 1. Teil von *„Beginn in Jugoslawien mit der „Key of life“* von 1985-86 überall erhältlich ist, 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“* ist auch der *„4. Teil von der Saison 1988 bis 1989“* fertig, und ich habe einen Teil des Vorworts von den anderen Büchern übernommen, denn da habe ich ja schon vieles gesagt, und wie sagt man so schön in Latein:

„Repetita non Placent“ Wiederholungen gefallen nicht!

Vor allem, bin ich zu faul um mir nochmals ein weiteres Vorwort auszudenken, und deshalb nur von dem anderen Vorwort etwas rein kopiert, da vielleicht jemand die drei anderen Teile doch nicht gelesen hat.

Apropos schreiben! Ich bin kein Schriftsteller, weil mir die Gabe der ausschmückenden und leider nur allzu oft höchst fantasievollen Schriftstellerei fehlt, sehe ich mich eher in der Position eines Berichterstatters. Ein Bericht ist immer noch die ehrlichste Form, um Begebenheiten und Situationen möglichst objektiv in einer lesbaren Art und Weise mit den zugehörigen Erklärungen darzustellen.

Weiterst möchte ich auch nicht beruflich schreiben, denn dann würde es zu einer Arbeit ausarten. Es ist bereits jetzt genug Arbeit meine Gedanken zu Papier zu bringen, aber jetzt schreibe ich nur wenn es mir Freude macht und nicht weil ich es muß. Geschweige denn, würde ich schreiben wollen, wenn mir ein Verleger im Nacken sitzt und auf das nächste Buch wartet.

Zu meiner Person ist noch zu sagen, in allen meinen Büchern ist nichts Fiktives sondern sind nur Tatsachen und Fakten nieder geschrieben. Ich behaupte sogar, es ist nur die „objektive Wahrheit“, was zu unzähligen Diskussionen mit meiner Gabriela führt, da von ihr immer wieder vehement versucht wird es zu widerlegen, und sie mir immer wieder versucht einzureden, es ist meine „subjektive Wahrheit“, die ich da schreibe. Jedenfalls sind alle Daten und Positionen aus meinen Logbüchern entnommen und sollten somit auch stimmen. Obwohl dies kein Hafenhandbuch ist, kann aber, falls jemand mal vor hat, auch in diesen Gewässern zu segeln, alle Hinweise und Tipps zur Navigation verwendet werden. Soweit es in meiner Macht steht, verbürge ich mich dafür, daß die Positionen, Wegpunkte, Tiefenangaben, sowie diverse Ansteuerungen von Buchten und Häfen auch wirklich zur Navigation verwendet werden können.

Ich übernehme natürlich keine Verantwortung für eventuelle Schiffbrüche, da ja der Druckfehler Teufel immer

wieder zuschlagen kann, auch mit dem besten Rechtschreibprogramm. Ich habe übrigens diverse Erklärungen am Ende des Buches als GLOSSAR angehängt, da ja ein Teil meiner Leser nicht alle sogenannten „Fachausdrücke“ auf Booten versteht. Ich habe viele Bekannte auf Booten, die sie ebenfalls nicht verstehen, und viele Ausdrücke von den „echten“ Seglern, klingen für mich auch nur „spanisch“.

Wie schon gesagt, es sind hier alle Reiseberichte in chronologischer Folge, wie es passiert und wie wir es erlebt haben, zusammen gefasst, also manchmal vielleicht etwas verwirrend, da auch dazwischen Zeitspannen waren, wo wir in Österreich und nicht am Boot waren, aber wie ich zu sagen pflegte:

**„Es ist vielleicht wichtig, wie man etwas schreibt,
aber
wichtiger ist es, daß man es schreibt!“**

Ich habe in meiner PR Zeit gelernt aus vier Sätzen Info einen Mittelaufschlag zu „zaubern“ oder bildlich gesagt: „Aus einem Maulwurfshügel, einen Berg zu machen!“ Aber meine Berichte, die manchmal nur aus trockenen Fakten bestehen, sollen einen wahrheitsgetreuen Einblick in ein anderes Leben geben. Aber wie oft soll man die traumhaften Buchten beschreiben? Ich zeige auch die negativen Seiten auf und damit für manche TRÄUMER die Wahrheit und welche ungeahnten Probleme auf einen zu kommen können, der sich entschieden hat sein Leben auf einem Segelboot zu leben und mit welchen ungeahnten Problemen er rechnen muß, wenn er in Ländern der „dritten Welt“ div. Ersatzteile und Materialien kauft, was wirklich auf ihn zukommt. Wenn ich auch manche Situation besser ausschmücken möchte, würde ich damit das Buch noch länger machen und ich

weiß, daß ich im Erzählen besser bin. Die Bilder 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 in diesem Buch unterwegs war, keinen Tag, mit dem wir diesen Weg eingeschlagen haben, und ich denke die Worte von Eminescu, sagen dazu alles:

"Denn das Leben ist ein verlorenes Gut, wenn man nicht gelebt hat wie man hätte leben wollen."

Jedenfalls, eines ist sicher, wir haben unsere Zeit am Boot wirklich gelebt, und ich hätte sicher nicht, meine Zeit, als ich noch mit dem Panzerwagen fuhr, und bis zu, damals noch, 120.000.000 Schilling von der Zentrale zu den Filialen transportierte, jemals daran gedacht, es nieder zu schreiben. Denn da hätten für alle sieben Jahre, sicher fünf Seiten genügt.

Aber für diejenigen, die den Versuch starten wollen, auch ein Leben als Fahrtensegler einzuschlagen, soll dieses Buch ohne „Beschönigungen“ aufzeigen, was da alles passieren kann und teilweise schonungslose Tatsachen bringen, die aber doch vielleicht hilfreich sind um das Leben eines

Fahrtenseglers zu beschreiben, daß sicher kein endloser Badeurlaub ist, wie manche immer noch der Meinung sind.

Auch wenn ich zu diesem Zeitpunkt wo ich dieses Vorwort schreibe, als „Neujahrsschreck“ die Nachricht kam, das die „Key of life I“ am 3. Jänner 2021 von der Muring abgerissen ist und auf das Riff vor „Petite Martinique“ getrieben ist. Nun haben wir den Kampf endgültig verloren, nachdem uns in „Petite Martinique“ unser Boot schon vorher von der „Ocean Royel“ und der „Hero II“ zerstört wurde, und es in Grenada, ein Land der dritten Welt, leider kein Gesetz noch Recht für Ausländer gibt, und wir das Boot aufgeben müssen, und speziell mit der derzeitigen Situation mit „Corona“ wären wir wahrscheinlich sowieso nie mehr auf unser Boot gekommen, und die Chance bekommen die noch sehr vielen persönlichen Sachen die dort lagern, zurück nach zu Österreich bringen.

In der Webseite: www.segelclub.ankh-refugium.com ist alles nachzulesen, mit Fotos und Reiseberichten und bei mehr Interesse auch noch in der ECC Seite www.ankh-refugium.com .

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

1.Kapitel:

Zurück nach Jugoslawien

Am Samstag den 8. April 1989 ist es endlich wieder soweit, wir gehen noch einkaufen und ich bezahle den Liegeplatz und klariere beim Hafenkaptän aus, und wir hoffen, diesmal nicht wieder umdrehen zu müssen. Um 1030 legen wir von „Manoel Island“ ab und passieren um 1040 die Hafeneinfahrt von Valletta und nehmen Kurs von 35° in Richtung Sizilien auf. Wir haben E Wind mit 3 Bft und der Seegang hält sich mit 2-3 in Grenzen und wir machen gute Fahrt mit der Genua und gerefften Groß. Ich kann mit Geir noch 20 Sm Kontakt über VHF Funk halten und ich kann eine Mittagsbreite mit 36°04,, N nehmen. Um 1520 auf 36°12,, N und 14° 46,, E nach 22 Sm unter Segel muß ich wieder auf die Maschine drücken, der Wind ist eingeschlafen aber es steht noch Dünung und das gereffte Groß hilft etwas zum stabilisieren.

Um 1900 sind wir auf Position 36° 30,, N und 15° 01,, E nach 21 Sm unter Motor, höre ich ein Geräusch, daß mir keine Freude bereitet, denn als ich nachsehe, musste ich feststellen, daß die Wasserpumpe vom Motor fürchterlich rinnt und kaputt gegangen ist, somit Motor aus und Genua dazu gesetzt wo wir dann mit wenig Fahrt eher dahin schaukeln während ich mit der Reparatur der Wasserpumpe beginne. Ich gebe die neue Ersatzpumpe rein und natürlich auch gleich den Keilriemen neu und bis 2130 habe ich die Reparatur geschafft und wir haben sogar mit einem Schnitt von 2,8 Knoten sogar noch 7 Sm unter Segel zurück gelegt

als ich den Motor wieder starten kann und wir mit Kurs 30° wieder Fahrt mit gerefften Groß aufnehmen und die Küste von Sizilien entlang fahren. Ich schaffe sogar noch über Funk der „Tonga“ unsere Erfolgsmeldung über die Reparatur durch zu geben, bis ich sie dann endgültig über Funk ganz verliere. Nach weiteren 8 Sm unter Motor haben wir „Cozzo Spadero“ und „C.Passero“ an BB unter Deckpeilung mit Kurs von 30°.

Am Sonntag den 9. April 1989 sind wir bei leichten N Wind um Mitternacht auf Position 36° 48,, N und 15° 17,, E und um 0200 haben wir den Leuchtturm „Murro di Porco“ auf 300° Peilung an BB passiert.



Kaputte Süßwasser-
pumpe →



Neue
Süßwasser-
→ u. Meerwasser-
pumpe
in
reserve!

Nach weiteren 57 Sm unter Motor versuchen wir um 0800 auf Position $37^{\circ} 28''$ N und $15^{\circ} 46''$ E wieder mal zu Segeln und setzen die Genua dazu und stoppen den Motor. Da aber die Dünung stärker als der Wind ist, muß ich einen „Bullenstander“ setzen damit die Genua nicht immer zu stark hin und her schlägt. Leider ist um 0930 nach 7 Sm die Freude mit segeln wieder vorbei und wir müssen die Genua einrollen und wieder motoren. Zu Mittag sind wir auf $37^{\circ} 47''$ N und $16^{\circ} 01''$ E und da nun auch mit der Dünung selbst das gereifte Groß hin und her schlägt, bergen wir es und

fahren nur mit Motor weiter. Um 1400 haben wir „Capo Spartivento“ an BB auf 270° Peilung und mit Kurs 40° laufen wir um den „Stiefel“ von Italien herum und die Ost Küste entlang. Um 2003 haben wir das Leuchtfeuer „Punta Stilo“ an BB auf Peilung 270° und laufen in den „Golf von Squillace“ ein, wo uns ja bei der Fahrt nach Malta in der Nacht vom 31. Oktober auf den 1. November 1988 bei einem Sturm das Vorstag gebrochen ist, was im 4. Teil zum nachlesen war und ausführlich mit Fotos berichtet wurde.



Nun haben wir seit Malta 36 Sm unter Segel und 152 Sm mit Motor zurück gelegt und nun ist das Logbuch Nr. 7 aus

und ich muß die Daten in Logbuch Nr. 8 übertragen.

INTERMISSION:

**Übertrag aus Logbuch Nr. 7 von 1988 bis 1989 mit
Bordtag 774 - 804**

Seemeilen unter Segel: 4972 Sm

Seemeilen unter Motor: 13234 Sm

**Gesamt Seemeilen: 18.206 Sm bei 3135
Motorstunden**

Beginn mit Logbuch Nr. 8 und Bordtag 805 am Montag den 10. April 1989 im „Golf von Squillace“ um Mitternacht auf $38^{\circ} 35''$ N und $16^{\circ} 48''$ E mit Kurs von 40° bei NE Wind mit 1-2 Bft und Seegang 2 bei 18° Temperatur und 1020 hPc und leichtem Nebel. Um 0207 haben wir den „Golf von Squillace“ hinter uns und „Capo Rizzuto“ an BB mit 270° Peilung und laufen weiter die Küsten entlang und um 0335 haben wir „Capo Colonne“ an BB Dwars nach einem Kurs von 310° passieren wir um 0430 die Hafeneinfahrt von „Crotone“ wo wir um 0445 längsseits mit einer Springleine gesichert, fest machen. Vormittags tanke ich noch 117 Liter Diesel wähen Gabriele einkaufen geht, und ich tausche nochmals das Thermostat aus und gebe den kurzen Kühlwasserschlauch neu.



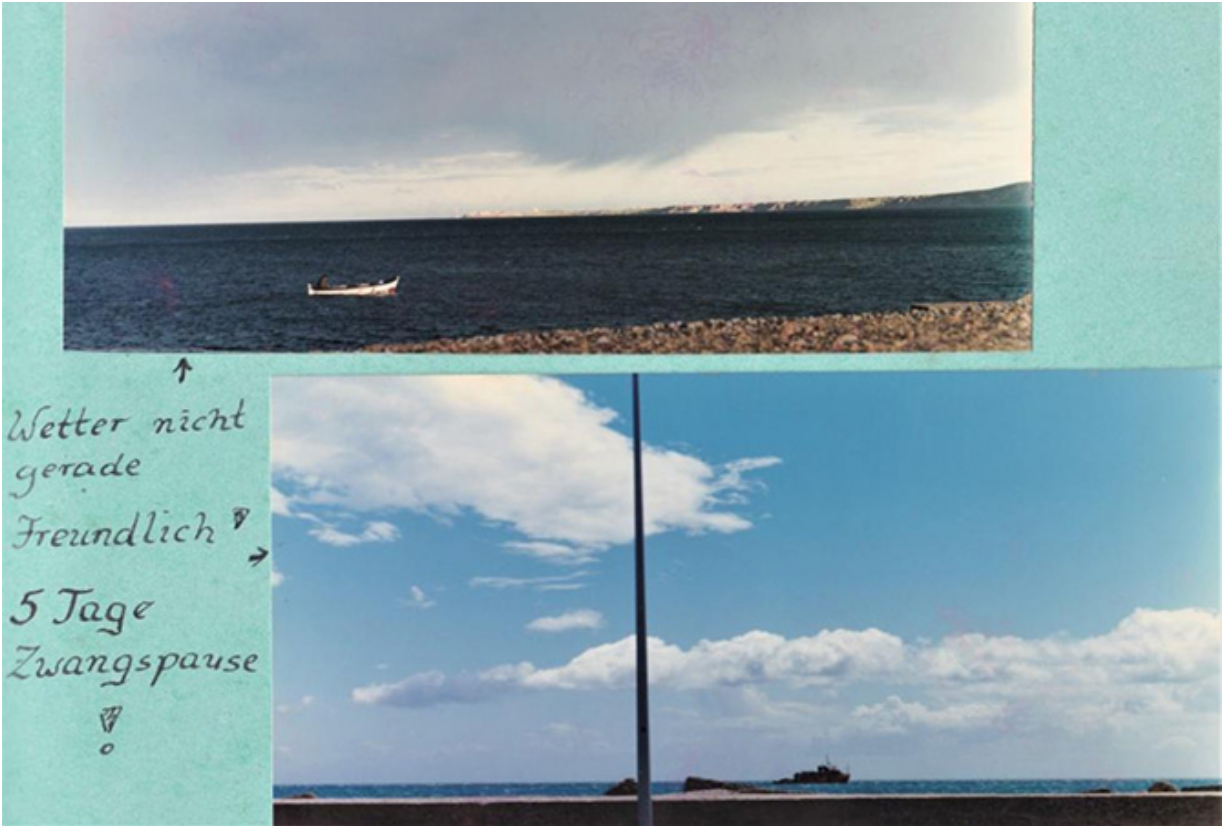
10.04. Nach dem Tanken und Einkaufen gehen wir Anker auf und ab Richtung Brindisi. Doch der Himmel macht zu und der Wetterbericht meldet schlechtes Wetter somit zurück. Abends schaut es besser aus somit ab Crotona? Nach 20 Sm wird der Schwell sehr stark, Wind zunehmend und auf die Nase, wir drehen wieder um und erreichen den sicheren Hafen noch rechtzeitig.

Um 1210 legen wir ab und gehen mit Kurs 53° weiter aber es schaut vor uns nicht gerade freundlich aus, und um Gabriele nicht unnötig einem Seegang auszusetzen, drehen wir wieder um und legen nach 9 Sm wieder in Crotona an, diesmal aber vor Buganker und Hecklandfeste um nicht auf der Mole mit Schwell Probleme zu bekommen. Der Wetterbericht sagt sogar 6 Bft aus Ost an, was aber für uns zum Segeln wäre und da um 2000 nur SE mit 1 Bft und wenig Seegang ist, riskieren wir es nochmals und legen um 2040 mit Kurs 53° wieder ab und laufen aus. Um 2200 kommt etwas Wind auf und ich kann die Genua aber gerefft dazu setzen und wir sind auf $39^\circ 10''$ N und $17^\circ 17''$ E und

wie es aussieht, bekommen wir stärkeren Schwell von Dwars.

Dienstag der 11. April 1989 und um Mitternacht, nach 20 Sm wir haben sehr unangenehmen Schwell auf $39^{\circ}17''$ N und $17^{\circ}17''$ E und ich entscheide wieder umzudrehen, ich will uns den starken Schwell seitlich nicht antun, und hoffe bevor nun wirklich das böse Wetter auf uns zukommt, das sich leider deutlich anzeigt, wieder in Crotona zu sein. Um 0200 ist Schwell ziemlich stark, wir haben Position von $39^{\circ}09''$ N und $17^{\circ}16''$ E und mit 233° laufen wir nach Crotona zurück, der Seegang ist mit 5 nicht gerade lustig, vor allem genau von der Seite und der Wind kommt aus ESE mit 4-5 Bft und wir sind wirklich froh um 0340 wieder röm.kat. in Crotona fest zu liegen. Wie zum Hohn lässt dann der Wind wieder nach, obwohl der Seegang mit fünf noch fest anhält. Draußen hatten wir eine sehr unangenehme Kreuzsee mit altem Schwell aus ENE und neuer Dünung aus SW somit besser drei verlorene Stunden als weitere 12 Stunden in dieser See. Wir schlafen uns aus und ich fülle vormittags bei Regen und voller Bewölkung Motoröl nach und gebe den Keilriemen vom Kompressor wieder rauf, der wieder mal abgesprungen ist und spanne ihn nach. Versuche auch noch Geld zu wechseln, es war aber schon zu spät und geschlossen.

Mittwoch 12. April 2021 ich bezahle vormittags noch die Muring Tax und da Wetter alles andere als gut ist, Wind mit SSE 5-6 Bft und starken Seegang mit 5-6 und unangenehmer Schwell auch im Hafen, bleiben wir mal liegen. Ich telefoniere mit Harald und angeblich ist unser Geld in der „Banka Commerciale“ in Brindisi. Gabriele geht noch einkaufen und Geld wechseln und ich baue den Motorabsaug Ventilator aus und reinige die Kontakte und er funktioniert nun wieder.



Am Abend hört Wind etwas auf, aber der Seegang hält mit sechs voll an. Am Donnerstag den 13. April 1989 kommen am Morgen zwei Charterboote ein und ein alter Rahsegler von Franz die „Ignatia“ die allerdings in Kanada nachgebaut wurde, aber in einem Maßstab um die Hälfte verkleinert wurde. Die Charterboote laufen um 1100 wieder aus, und ehrlich gesagt, ich hätte es nicht gemacht, noch würde ich jetzt gerne draußen sein, denn um 1400 haben wir SSW mit 7-8 Bft und grober See und da Böen bis 10 Bft seitlich auf uns drücken, machen wir eine lange Landfeste zum Poller an Land und gehen vor der Mole weg und setzen in der Hafenummitte den Anker und treiben nun längsseits zur Mole und es ist nicht so stressig wie an die Mole gedrückt zu werden. Ich erledige eine Menge Post und wir gehen um 1730 wieder zurück an die Mole, der Wind hat aber immer noch 5-6 Bft aus SW und ich werfe gleich die Briefe in den Postkasten.

Am Freitag den 14. April komme ich wieder nicht wirklich zur Ruhe um 0330 fängt wieder Wind aus SSW mit 6-7 Bft an und ich lasse mich weiter von der Mole weg und bin wieder mal auf Ankerwache



Um 0930 wechseln sich Regen mit Sonnenschein ab, der Wind hat aus SSW mit 8-9 Bft wieder zugelegt mit Böen bis 10 Bft. Am Nachmittag kommt ein 20 m englisches Charterboot rein und ich bin mir ziemlich sicher, daß dieser „Wurm“ meinen Anker überlegt hat und ich hoffe er gräbt ihn mir nicht aus und lasse mich noch weiter von der Mole weg und habe natürlich schon den Motor warm laufen lassen. Um 2330 halten die Böen mit 9-10 Bft an und ich habe lange Landfeste und eine Springleine an BB und ich komme auch diese Nacht nicht zum Schlafen und bin mal auch Samstag den 15. April auf Ankerwache da Wind um 0100 noch immer um 7-8 Bft aus SW hat und immer noch Böen bis 10 Bft drinnen sind. Um 1100 dreht der Wind auf N mit 6-7 Bft und mein Anker fängt an zu slippen, nun ist es klar, die „Würmer“ von der „Antares“ haben meinen Anker

ausgegraben, denn vorher hat er ja die ganze Zeit im Sturm gehalten. Ich werde seitlich an die Mole gedrückt und kann gerade noch rechtzeitig die Fender ausbringen und komme somit ohne einen „Kratzer“ längsseits an die Mole, wo ich sofort eine Springleine ausbringe und ich würde gerne den „Skipper“ von der „Antares“ verprügeln. Ich spreche noch mit Franz, den Skipper von der „Ignatia“ aus Österreich, den ich schon von früher kenne und das Manöver beobachtet hat und weiter nach Malta und Tunesien will.



Diese Fähre möchte man nicht rammen

Am Sonntag den 16. April 1989 ist es stark bewölkt nur Wind ist mit 2 Bft aus S zurück gegangen und auch Schwell hat nachgelassen. Gegen Mittag geht die „Ignatia“ raus und als kurz darauf auch die „Antares“ ablegt habe ich den Beweis daß auch Engländer keine „Seemannschaft“ beherrschen, wie ich vermutet habe, hat der „Wurm“ meine

Ankerkette auf seinen Anker, also eindeutig meinen Anker überlegt und ausgegraben. Nun wenn ich gestern nicht an Bord gewesen und wir an die Mole gekracht wären, hätte natürlich niemand daran schuld gehabt und unser Boot wäre kaputt gewesen. Um 1250 legen auch wir ab und gehen mit Kurs 53° über den „Golf von Taranto“ und nach 10 Sm unter Motor setzen wir um 1430 die Segel und ich kann nach einer Sonnen und Mondstandlinie um 1600 meine Position mit einem WO auf $39^\circ 14''$ N und $17^\circ 24''$ E bestimmen und stelle fest, daß ich um ca. 3 Sm mehr habe, als die Logge anzeigt. Um 2030 kann ich mit Fernglas deutlich die Küste ausmachen und wir sehen etliche „Feuerwerke“ an Land und um 2100 sehe ich mit freiem Auge schon das Leuchttfeuer von „St. Maria di Leuca“. Um 2300 muß ich nach 50 Sm unter Segel wieder auf den Motor drücken und die Genua bergen und mit gerefften Groß bei Position $39^\circ 37''$ N und $18^\circ 04''$ E mit Kurs 53° weiter fahren.



16.04.
1250 wir
verlassen
endlich
Crotona
Richtung
Brindisi.

Um Mitternacht am Montag den 17. April habe ich „T.Sn.Giovanni“ auf Peilung 328° und ich ändere Kurs auf

60° und als wir den Leuchtturm von „St.Maria di Leuca“ um 0115 auf BB Dwars haben, laufe ich mit Kurs 20° die Küste entlang, ich habe einen Schnitt von 5,95 Knoten berechnet. Um 0450 gehe ich Kurs 360° als wir „Capo di Otranto“ an BB Dwars haben, und als ich um 0600 „Capo di Otranto“ achteraus auf Peilung 180° habe, kann ich Motor stoppen und wieder mal mit der Genua auf Kurs 320° weiter segeln. Wir machen gute Fahrt obwohl ich mit der noch starken Dünung eher nicht zum Schlafen komme und wir haben um 0905 bereits „Pt.Sn. Cataldo“ an STB Dwars mit einem Schnitt von 5,85 Kn passieren wir nach weiteren 40 Sm unter Segel um 1250 die Hafeneinfahrt von Brindis wo wir um 1330 röm.kat. anlegen. Wir haben bis Brindisi wenigstens 90 Sm gesegelt. Wir gehen auf die Bank, und hier könnten die „Gutmenschen“ mal sehen, wie man Österreicher in der „Banko Commerciale“ behandelt, denn auf meine Anfrage wird mal behauptet es ist kein Geld da, und keiner in der Bank will Deutsch oder Englisch können oder sprechen. Erst als ich dort zum streiten anfange und den Geschäftsführer zusammen scheiße und richtig böse werde wo fast der Sicherheitsdienst in Aktion treten will, finden sie es der Mühe wert mal nachzufragen und nach einer Weile bekomme ich dann doch mein Geld, und man behauptete, daß es in Milano war und sie es nicht gewusst hätten. Mit diesem Erfolg können wir an Bord zurück und bunkern noch um 8.000 Lire Wasser.



*Dieser Frachter war drei Stunden auf Kollisions Kurs, knapp
an
Achtern vorbei gegangen!*

Da es eigentlich egal ist und es am Dienstag den 18. April noch regnet bleiben wir noch liegen und leisten uns nachdem ich Motor warm laufen ließ, ein heiße Dusche mit Kopfwaschen und machen noch einen Travel Report den ich an Harald und „Schluchz“ schicke und mache auch noch die Abrechnung für März und April bis Dato fertig. Ich bezahle noch die Steuer für die Muring Tax und hole mir mein „Constituto“ von der „Capitaneria di Porto“ damit wir morgen ablegen können. Am Mittwoch den 19. April 1989 ist am Morgen nicht genau fest zu stellen wie Wind draußen sein wird, scheint NW mit 3-4 Bft zu sein und wir gehen um 1230 von Brindisi ab und bereits um 1400 sind wir mit einem Kurs von 002° auf Position 40°45,, N und 17°58,, E in