

M.S.Y. MANUDA

Saison 1996

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

**Von
Erich Beyer**

**Mit „Manuda“ nach dem
Krieg 1996 in Kroatien**

INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1. Kapitel: *Ab auf den Slipp von „Vito“ in Banjole*

2. Kapitel: *Start in Saison 1996*

3. Kapitel: *Zwischenmenschliche Probleme mit Crew*

4. Kapitel: *Am Landliegeplatz und zurück nach 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 /
Eignerkabine**

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

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

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

**2 x Autopilot Autohelm / Fluxgel elektronisch und
Sestrel Kompass**

**Windmessgerät / Logge / VHF Funk / Funkpeiler / KW /
SSB Radio**

Skipper und Autor: ERICH BEYER

Geboren am 25. Mai 1950 in Österreich, gelernter KFZ
Mechaniker, eine Sommersaison als Matrose auf der Donau mit

der „M.S.BUCHENAU“ zwischen Regensburg und Russland. Über Abendkurse in Schwachstromtechnik und Elektronik über Elektriker in fast alle Berufssparten rein geschnuppert. Lange Jahre als Disc Jokey durch die Lande gezogen und nach Anzeigenleiter bei Bezirkszeitung Hietzing mit eigenem Werbebüro Pleite gegangen. In den 70igern Jahren von Freunden nach Mali Losinj gelockt worden und mit den verschiedensten Motorbooten die Adria unsicher gemacht. Ich machte sogar wirklich eine Prüfung um das „Küstenpatent“ zu erhalten. (Was man von den meisten die es haben, nicht behaupten kann, und daran hat sich auch im nun „freien“ Kroatien nichts geändert).

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

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

machte noch bei der Jugoslawischen Berufsmarine mein Patent bis 25 BRT und das englische Funksprechzeugnis. Nach Dutzenden von gecharterten Segelbooten von allen möglichen Charterfirmen über die ich hoffentlich auch mal ein Buch schreiben werde, machte ich in einer Art, Eignergemeinschaft mit einer „Jeanneau Fandango“ ein Jahr die Adria unsicher.

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

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

Dann folgte der Bruch mit meiner nun bereits Verlobten Gabriele und ich versuchte mich als Fahrer eines Geldtransporters in einem Panzerwagen. Da nach der langen Zeit des Bordlebens, das Leben in Wien eher freudlos war, kam mir ein Anruf aus Deutschland von meinem Freund Heino sehr gelegen, der mir vorschlug seinen Motorsegler „MANUDA“, eine „Casaruda 45“ als Clubyacht zu nehmen und doch wieder mit meinen Clubmitgliedern zu segeln. Es brauchte nicht lange um mich zu überreden, vor allem da ein ehemaliges Crewmitglied der „Key of life“, Gabriela, die mir half meine Biografie über und gegen die österreichische Gesellschaft und Regierung in Buchform in einen Computer zu bringen, bis dato habe ich nun schon 14 Bücher aufgelegt, am Ende sind die ISBN Nummern einzusehen.

Da mit Gabriela mehr als nur eine Freundschaft entstanden war, regte sie mich dazu an, diesen Vorschlag anzunehmen und sie als Partnerin mit an Bord zu nehmen. So brachten wir die „Manuda“ im April 1992 nach Malta wo wir sie im folgenden Winter in einer Werft für die Clubbedingungen umbauen ließen und auf „Hochglanz“ herrichteten. 1993 überstellten wir die „Manuda“ wieder in die Adria, wo wir, bedingt durch den noch herrschenden Krieg in Kroatien keinen besonders guten Start hatten. Mit meinem Job als Panzerwagenfahrer im Winter und mit Hilfe von Heino schafften wir es aber doch den „Segelclub - ANKH“ am Leben zu erhalten und legten bis im September 1999 auf der „Manuda“ ebenfalls über 19.000 Seemeilen zurück.

Da ich nach nun bereits über 60.000 Seemeilen alleine in der Adria, und glaubte genug gesehen zu haben, und vor allem da die Situation in Kroatien mit Gebühren und den Charterbooten immer schlimmer wurde, beschlossen Gabriela und ich, da wir von der Adria endgültig die Nase voll hatten und wir im wahrsten Sinne des Wortes, „auf der Stelle traten“, da wir in jeder Saison wieder bei null anfangen, alles in Wien aufzugeben um erneut einen Versuch zu einer Weltumsegelung zu machen. Aber mein Freund Heino war darüber nicht so begeistert wie wir und wollte uns die „Manuda“ nur für drei Jahre überlassen und wollte sie dann wieder in der Adria haben. Da wir nicht vorhatten einen

Rekord brechen zu wollen, und in drei Jahren man sicher nicht sehr viel von der Welt sehen kann, entschlossen wir uns in die USA zu fahren um dort ein Boot zu kaufen. Vor allem, da die Preise um zwei Drittel und mehr niedriger sind als in Europa.

Es gelang uns Gabrielas Wohnung zu verkaufen, aber leider nicht meine, aber wenigsten schaffte ich einen Mieter zu finden, um keine Zinskosten zu haben und wir flogen für vier Wochen nach Florida, um unser Boot zu finden. Um unseren Plan und die Partnerschaft zu besiegeln, heirateten wir am 30. September 1999 im Courthouse von Broward County in Ft. Lauderdale in einem echt „kitschigen“ amerikanischen Trauungssaal mit einer charmanten Friedensrichterin. Ein paar Tage später fanden wir unseren „Stein“ die jetzige „KEY OF LIFE I“ zu einem unglaublich günstigen Preis und noch viel Arbeit an ihr, die noch auf uns wartete. Daß wir unser Boot und die Flitterwochen gleich mit „Hurrikan Irene“ einweihen konnten, darauf hätten wir eigentlich verzichten können oder als „Omen“ deuten, was das „gelobte Land“ USA noch für uns auf Lager haben wird.



Capitano di tutti Capitani, Skipper Erich

**Wachführer, Crew und Partnerin:
GABRIELA BEYER-ALBRECHT**

Geboren 29.Mai 1963 in Wien, nach Matura, Fachschule für Wirtschaftswerbung, nach Ausübung des Grafiker- und Dekorateurs über Fotolabor mit einem Partner zu eigener Firma mit Desktop Publishing gekommen. Nach Aussteigen aus der Firma, Einschulung in die Bootsführung und Ablegen der Prüfung für das Küstenpatent und in der Funktion als Wachführer auf der „Manuda“, und war als Wachführer, Crew, Partnerin und Ehefrau auf der „MANUDA“ in Kroatien, und mit der „KEY OF LIFE I“ in der Karibik unterwegs.



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

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“

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: Ab auf den Slipp von „Vito“ in Banjole

Übernahme aus Logbuch Nr.5/1995

Fahrt 420 bis 543 Motorbetriebsstunden:3640

Seemeilen unter Segel: 1349 Sm

Seemeilen unter Motor 7799 Sm

Gesamt Seemeilen 9148 Sm

Für die Richtigkeit der Angaben Skipper Erich Beyer

Wir schreiben Freitag den 26. Jänner 1996 und die erste Heurige Fahrt nach Pula diente erstens um einen Teil unseres Gepäcks, vor allem einen großen Teil der Konserven und Lebensmittel runterzubringen. Zweitens, mit dem Direktor der Marina einen Termin für den Slipp auszumachen. Nach etlichen Briefen und Telefonaten, verblieb ich mit der Direktion der Marina in dem Einverständnis, daß mir der Slipp von der Marina Pula bezahlt wird, als Vergütung der verpuschten Reparatur der Firma Comus Tech vom letztem Jahr.

Um 2045 kommen wir bei leichtem Nieselregen und 9° mit voller Bewölkung und 1015 hPc in der ACI Marina Pula an und haben fünf Minuten später das erste Problem! Obwohl der Schlüssel ganz leicht ins Schloß der Luke geht und sich auch der Zylinder bewegt, also nicht festgefressen ist, läßt er sich nicht drehen. Einen Platz vorher liegt die „Anemos“, ebenfalls eine Stahlyacht die von ihrem Skipper auch den Winter über bewohnt und umgebaut wird. Ich leihe mir diverse Sprays aus und sprühe das Schloß ein paar Mal ein,

trotz warten und immer wieder probieren und sprühen bricht der erste Schlüssel ab. Nach langen verzweifelten Versuchen haucht auch der zweite Schlüssel sein Leben aus. Nachdem ich mir vom Skipper der „Anemos“ eine Bohrmaschine ausgeborgt habe, blieb mir nur mehr übrig das Schloß auszubohren, da ich nach über einer Stunde im Regen genug hatte. In kurzer Zeit waren wir im Boot, hier war alles in Ordnung und ob jemand am Schloß manipuliert hatte oder nicht, war am ausgebohrten Schloß nun sicher nicht mehr festzustellen. Im Boot alle Bilgen staubtrocken, sogar das Wasser hat keinerlei Beigeschmack und ist in Ordnung. Alle Pumpen und fast alle Lichter funktionieren noch einwandfrei, somit laden wir noch einen Teil des Gepäcks aus und verschwinden in den Kojen nachdem wir von der Fahrt und den Aktionen mit dem Schloß doch etwas geschlaucht sind.

Am Samstag den 27. Jänner 1996 morgens mit Direktor gesprochen, nur gibt es jetzt einen neuen Direktor in Pula namens Ljupo, der ursprünglich in Pomer war, wo jetzt der alte Direktor von Pula ist. Diese Aktion ist eine der üblichen von der ACI, um keine zu guten Kontakte zu den Dauerliegern anknüpfen zu können, da anscheinend die Generaldirektion den eigenen Direktoren nicht über den Weg traut. Nun für mich gab es ein paar Probleme mehr, da natürlich der neue Direktor für die ausgemachten Ersatzleistungen des alten Direktors nicht mehr zuständig war! Nach etlichen Telefonaten mit Pomer hatten wir endlich einen Termin bei Vito's Slipp mit beiden Direktoren ausgemacht. Nach einem kurzem Palaver von Vito und den beiden Direktoren bekam ich den Termin für den Slipp vom 6. bis 14. Mai, wobei ich darauf bestand, auch die neun Tage zu bekommen da wir sonst wieder in Zeitnot sind. Nachmittags kaufe ich neues Schloß, finde natürlich kein passendes und muß wieder mal improvisieren, aber kann wieder abschließen und hält auch einem Eindringen einige

Zeit stand. Sollte jemand ernsthaft versuchen in ein Boot einzubrechen hat keine der Luken lange Zeit eine Chance Widerstand zu leisten! Nach Probestart der Maschine und Kühlschranks bin ich zufrieden, alles läuft gut und funktioniert, nur kurz nach dem Start war ein Ventil etwas lauter als normal, hat sich aber sofort gegeben. Habe aber sowieso vor, heuer die Ventile einzustellen.

Am Sonntag den 28. Jänner morgens etwas Sonne die aber bald wieder verschwindet, Temperatur 13° ist zwar besser als in Wien aber doch zu kühl für ein Leben an Bord. Restliche Sachen verstaut und etwas klar Schiff gemacht. Abends fahren wir nach „Medulin“, da „Sandra“ geschlossen hat gehen wir ins „Volta“ und leisten uns einen Fisch der echt super war. Am Montag den 29. Jänner ist es morgens wieder bewölkt mit leichten NE Wind und 10° um 0930 früh. Machen alles klar zur Abfahrt, geben noch zweites Schloß, das ich auch noch gekauft hatte um eventuell anderes System einzubauen, aber doch das andere provisorisch einbaute.



MANUDA NEWS

Folge 15 / Februar 1996

EINLADUNG zur ordentlichen GENERALVERSAMMLUNG

am
Dienstag, 20. Februar 1996
ab 19 Uhr
im

GASTHOF OCHSENKOPF

Wien 14, Karl Bekehrtystr. 60.

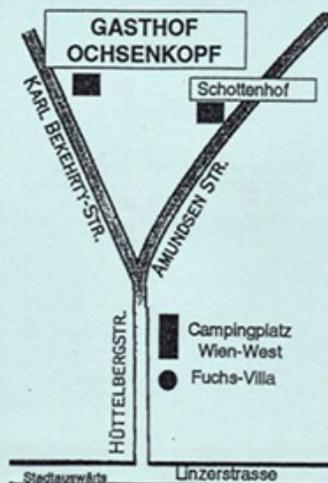
TAGESORDNUNG:

1. Bericht des Obmannes
2. Bericht des Kassiers und der Rechnungsprüfer
3. Entlastung des Vorstandes
4. Neuwahl des Vorstandes
5. Beschlußfassung über die Höhe des Mitgliedsbeitrages auf Grund geänderter Verhältnisse
6. Allfälliges

Wir bitten alle Clubmitglieder um ihr Erscheinen, da sich auf Grund der geänderten Verhältnisse in Kroatien und Rest-Jugoslawien eine "normale Sommersaison" abzeichnet und damit der Bootsurlaub in den adriatischen Gewässern wieder gefahrlos ist. Freunde, Verwandte und Bekannte sind ebenfalls wieder herzlich eingeladen, haben jedoch im Rahmen der Generalversammlung kein Stimmrecht.



Obmann: Erich Beyer e.h.
Schriftl./Kassier: Harry Jantschke e.h.



Falls es in Vergessenheit geraten ist :

T-Shirts mit 4-farb-Fotodruck, nachstehendem Logo und "Namenseindruck" sind noch immer zum gleichen Preis von ATS 160.- p.Stk. in den Größen S - XL erhältlich. Nur gegen Bestellung und Vorkasse, aber inkl. Postversand.



S.Y. MANUDA

Schrift : schwarz
Bullauge : gelb, Foto: 4 fbg.
● Namenswunsch: schwarz auf messingf. Grund (maximal zwei Zeilen)

LOGBUCH DER MANUDA '94

geschrieben von Skipper Erich Beyer.

Format: DIN A 4

Jeder Besteller erhält ein persönlich gewidmetes, nummeriertes Exemplar.

Vorkasse ATS 300.-

Bestell-Hotline:

0222/798 62 36 (Anrufbeantworter)

Bitte deutlich Name, Adresse und Mitgliedsnummer angeben.

Um 1130 fahren wir zurück in Richtung Wien über Lignano. Der Umweg über Lignano diente dem Einkauf verschiedener Farben und dem Umtausch des Antennenverstärkers für die TV Antenne. Der Verstärker war natürlich nicht fertig obwohl sie dazu über vier Monate Zeit zum Reparieren hatten. Man verspricht mir den Verstärker in die Marina Pula zu schicken wenn er repariert ist.



Heinrich „Schluchz“ greift sich an den Kopf bei Diskussion mit anderem Taxler, Gerhard.



*Christine und Helmut unser Taucherfreund beim Clubabend
1996.*



Bericht von der am 20.2.96
abgehaltenen
Generalversammlung.

Zur heurigen Generalversammlung sind 13 Mitglieder erschienen, 13 waren offiziell entschuldigt. Der Bericht des Obmannes über die vergangene Saison ist bereits bekannt (Manuda-News Folge 15/Feb.96) Für heuer ergibt sich folgende Änderung: Ausgangshafen für die Törns ist diesmal die **ACI-Marina PULA**. **Crew-Wechsel jeweils Samstag ab 12 Uhr.** Der Preis p.Woche/Person mit ATS 4200.- bleibt vorläufig gleich. Auf zahlreiche Buchungen freut sich Skipper Erich!

Da der Rechnungsprüfer entschuldigt war, konnte nur der ungeprüfte Kassenbericht zur Kenntnis genommen werden, der das Jahr 1995 mit einem Plussaldo von ATS 7924.85 abschloss. Die Prüfung und die Entlastung des Vorstandes werden nachgeholt. Da sich keine neuen Mitglieder für die Funktionen des Vorstandes meldeten, wurde der alte Vorstand wiedergewählt u.zw.:

Obmann: Erich Beyer

Schriftf.: Gabi Albrecht

Kassier: Harry Jantschke

Der Mitgliedsbeitrag wurde laut Beschluß, auf ATS 300.-/jährlich festgesetzt.

Zahlscheine für die rasche Begleichung liegen dieser Ausgabe bei.

Als neue Mitglieder begrüßen wir **Stiglitz Gerhard** (eigentlich ein altes Mitglied) und **Doleschal Robert.**

Herzlich Willkommen

im Segelclub "ANKH"

Fahrtstrecke: ca 590 km
Fahrdauer: ca. 8 Std.



**Ein kleiner Wegweiser von Wien nach Pula
(Eventuell ausschneiden und aufheben !!)**

Sonstige Empfehlungen:

Mautgebühren in Slowenien: können in ATS bezahlt werden, einmal 15.- einmal 20.-

Mautgebühr Tunnel UCKA, Kroatien: kann ebenfalls in ATS bezahlt werden (15.-).

Mitzunehmende Verpflegung: Kaffee, Tee, Maresi oder Kaffee-Weißer (fast unbegrenzt haltbares Pulver, Dauerwurst, Dosen-Aufstriche, Dosengetränke wie Bier, Cola, Fanta etc.. paketiertes Vollkornbrot und Schwarzbrot.

Hallo, liebe Clubfreunde !
Eigentlich wollten wir vor Erichs Abreise nach Pula noch einen Clubabend veranstalten; aber leider ist uns die Zeit davongelaufen und mit den Terminen hat eben jeder seine Probleme. Wer mit Erich unbedingt noch vorher zusammenkommen möchte oder muß, soll sich telefonisch mit ihm einen Termin vereinbaren.

Zur Information noch einmal die wichtigsten Änderungen für die heurige Saison:

- Ausgangshafen für die Törns
- ist die ACI-Marina PULA
- ⊙Crew-Wechsel ist jeweils
- ⊙Samstag, ab 12:00 Uhr.
- ⊙Die Törnwoche kostet pro
- ⊙Person ATS 4.200.- inkl.
- ⊙Bettwäsche, exkl. Treibstoff-
- ⊙Marina- und Hafengebühren.

Es empfiehlt sich unbedingt mitzunehmen:

- ❖Kaffee, Tee, Maresi oder
- ❖Kaffee-Weisser (Pulver),
- ❖Dauerwurst, Dosenaufstriche
- ❖Schwarzbrot oder Vollkorn-
- ❖brot, alle Dosengetränke wie
- ❖Bier, Cola, Fanta, Almdudler

Für die Fahrtroute nach Pula gibt es zwei Varianten:

1. Wien-Graz-Spielfeld (A2)-Maribor-Celje (Autobahn)-Ljubljana-Postojna (Autobahn) - Richtung Rijeka durch den Tunnel UCKA, gleich nach dem Tunnel in Richtung PULA abzweigen.
2. Wien-Graz-Klagenfurt (A2)-Loiblpaß - Kranj - Ljubljana - dann wie oben.

Die erforderlichen Mautgebühren in Slowenien und Kroatien können in österr. Schilling bezahlt werden.

- > Slowenien 1x 15, 1x 20 S
- > Kroatien 1x 15 S

Neue Clubmitglieder !

Wir freuen uns ganz besonders einige neue Clubmitglieder begrüßen zu können:

- ☑ Lauer mann Josef Kurt
- ☑ Gyeongju Chae
- ☑ Szátmari Róbert
- ☑ Szátmari Gabriella
- ☑ Szátmari (Vorn.noch n. bek.)

Wir wünschen allen einen schönen Urlaubstörn.

INFORMATION ÜBER PULA

Wer zu zeitig in Pula ankommt, hat die Möglichkeit einige Sehenswürdigkeiten zu besichtigen:

Das **Amphitheater** in unmittelbarer Nähe des Hafens und der Marina ist das gewaltigste Denkmal der römischen Epoche in Istrien.

Unterhalb des Burgberges befindet sich die römisch-mittelalterliche Stadt mit der **Porta Gemini** (Doppeltor). Direkt dahinter befindet sich das Archäologische Museum mit vielen antiken Kunstwerken. Die **Porta Herculea**, südlich des Arch.Museums geht auf das 1.Jh. n.Chr. zurück und war der 2. östl. Stadtzugang. Eine Treppenanlage bei der Ulica M. Gupca geleitet zum Stadthügel hinauf. Das heutige Kastell wurde im 15. u. 16. Jhdt. unter venezianischer Leitung errichtet. Von hier oben bietet sich ein schöner Ausblick auf Pula, den Hafen, die Arena, die weite Küstenlandschaft und die **Inselgruppe Brioni**.

(In einem guten Führer von Istrien steht sicher noch mehr !)

ZUR ERINNERUNG !

T-Shirts mit 4-farb-Fotodruck und individuellem Namens-eindruck sind auf Bestellung zum Preis von ATS 160.- in den Größen S -XXL erhältlich.

Bestellung bei Harry,
☎ 02236/43844.

ALLE MITGLIEDER, die ihren Clubbeitrag von ATS 300.- für 1996 noch nicht bezahlt haben, werden höflichst gebeten, dies raschest nach-zuholen. Überweisung auf das Konto SC ANKH Harald Jantschke, PSK, 73.100.157.

Und jetzt wünscht der Segelclub < ANKH > allen seinen Mitgliedern eine schöne und erlebnisreiche Segelsaison 1996 !

- ☺ Skipper Erich
- ☺ Gabi und
- ☺ Harry

Am Donnerstag den 2. Mai 1996 kommen um 0550 bei leichtem Regen und 14° in der ACI Marina Pula an. Der Parkplatz ist bereits voll besetzt was mich erahnen lässt, wie es in der Hauptsaison zugehen wird. Ich bleibe vor drei Autos quer stehen und wir räumen bereits relativ viel ins Boot ein. Um 0800 legen wir uns in die Kojen, da wir bereits total fix und foxi sind. Wie erwartet muß ich um 1000 mit dem Auto wegfahren, allerdings komme ich dadurch zu einem Parkplatz, den ich auch bis ans Ende der Saison verteidigen muß. Um 1300 ruft mich „Schluchz“ (Heinrich) an und erkundigt sich nach unserem Wohlbefinden. Er verspricht mir auch noch Gabis Tante Gerti zu informieren, was uns einen Anruf erspart. Wir räumen noch den Rest vom Auto ins Boot und verstauen alles. Siggie der Skipper von der „Anemos“, der eigentlich Helmut heißt, leiht mir seinen Kärcher somit mache ich an Deck die erste grobe Reinigung. Nun macht sich die Werft und der Dreck von Pula bemerkbar, es ist unwahrscheinlich wie dreckig die „Manuda“ den Winter über in Pula geworden ist. Nicht nur das man auf einem Stahlboot genug mit dem eigenen Rost zu kämpfen hat, haben wir nun auch noch den Flugrost der Werft von Pula der natürlich auch auf den Tretmastern rein gefressen ist. Montiere das KW - Radio wieder beim Navitisch und lasse den Motor für Kühlung laufen, außerdem will ich wenn die Maschine warm geworden ist das Motoröl wechseln und die Ventile einstellen.

Allerdings nach kurzer Zeit regt sich ein älteres Ehepaar von der gegenüberliegenden Seite des Steges von der holländischen Segelyacht „Amsterdam“ auf, da wir unsere Maschine laufen lassen. Einerseits verständlich, ich würde mich wahrscheinlich auch aufregen, andererseits habe ich über zwei Stunden mit dem starten der Maschine gewartet, bis unsere BB- Nachbarn in die Stadt gegangen sind. Ich

wollte unsere Nachbarn nicht mit Auspuffgasen einnebeln aber kurz nach dem starten des Motors kamen die Leute von der Amsterdam zurück. Da die Holländer nach einer kurzen Diskussion meinten, ich solle rausfahren und den Ölwechsel und die Ventile im Hafen vor Anker machen, drehte ich den Motor ab um nicht schon am zweiten Tag mit diesen „Vögeln“ streiten zu müssen. Ich erklärte ihm, aber auf meine „nette“ freundliche Art, daß ich, wenn mein Boot zum Auslaufen klar wäre, ich sicher nicht bei diesem schönen Wetter in der Marina Pula sitzen würde wie sie es tun und sicher nicht im Hafen treibend ohne Motor dann meine Ventile einstelle! Sicher wieder einer der „Würmer“ die Kapitän sein wollen, ohne wirklich Ahnung vom Motor und diversen Arbeiten zu haben.



Am Freitag den 3. Mai findet Gabriela beim Verstauen die alte Borduhr und ich kann sie reparieren und bekomme sie wieder zum Laufen. Sie bekommt ihren Platz in der Messe neben den anderen Instrumenten. Um 1230 geht Gewitter

mit Hagel über uns hinweg mit Böen aus allen Richtungen mit 5-6 Bft. Ich montiere die Gangway und den Außenborder und fette die Ankerwinch. Als ich BB die Muring dichter holen will, habe ich den Poller in der Hand, er ist am Deck durchgerostet! Hier zeigen sich die Spuren der 18 Jahre, die unsere „Manuda“ schon am Kiel hat. Ich bin ja jetzt doch schon eine lange Zeit auf Booten, aber einen Stahlpoller habe ich bis jetzt noch nicht ausgerissen. Wie wir schon in Malta bemerkten hat sich Wasser und feiner Schlamm im inneren der SS - Poller gesammelt und sorgten für Rost und Elektrolyse zwischen Stahl und Niro (SS = stainless steel). Der 4 mm dicke Stahl vom Deck hat sich aufgefaltet und war zum Teil am Poller und Deck geblieben. Mache sofort eine Schablone um den Poller auf eine SS - Platte schweißen zu lassen. Helmut von der „Anemos“ hat SS - Material und verspricht mir den Poller auf Platte zu schweißen. Ich repariere noch Gabis CD Player der zeitweise spinnt und stelle fest, daß das Display vom Windmesser die linke Seite total schwarz hat, somit dürfte auch hier eine Reparatur fällig sein. Unerklärlich ist allerdings, warum er im Winter wo er gar nicht in Gebrauch war, kaputt ging. Bei den „Fachkräften“ in der Marina traue ich ihnen allerdings zu im Winter einmal über das Instrumentenbord gelaufen zu sein und dabei auf den Windmesser gestiegen sind was natürlich kein LCD Display besonders gerne hat! Egal da ich es sowieso nicht beweisen kann und selbst wenn es so wäre, wäre es sicher keiner gewesen. Gabriela hat nun heute auch den letzten Rest unserer Lebensmittel verstaut und aufgelistet.

Am Samstag den 4. Mai sind wir morgens zu Vito wegen Slipptermin gefahren und dieser dürfte bis auf ein, zwei Tage später doch in Ordnung gehen. Wir gehen Einkaufen und ich besorge mir gleich Telefon Wertkarten und hebe von Bankomat Geld ab. Da er gerade wieder einmal in Betrieb ist nütze ich die Chance. Wir bekommen an die 26° und

schlagen die Genua und Besan an, die Mastrutscher mit Silicon Spray eingesprüht und alle Blöcke gefettet. Als wir unsere Flaggen aufziehen, kommen gerade die beiden Grazer vom Motorboot „Masa“ schräg gegenüber von uns an. Günter von der Masa lädt uns sogar zum Abendessen ein und kommt dann mit Freund noch auf einen Gute Nacht Cafe zu uns. Am Sonntag den 5. Mai nach morgendlichen Wolken bekommen wir noch super Tag mit 29°, wir nützen das aus und schlagen Groß an und behandeln die Mastrutscher ebenfalls mit Silicon Spray, auch „Lazy Jack“ wieder aktiviert. Eigentlich wären wir jetzt segelfertig, aber es warten noch eine Menge anderer Arbeiten auf uns. Als erstes behandle ich die Stellen vom abgebrochenen Poller zweimal mit Rostumwandler, dann demontiere ich die Deckenverkleidung im Salon um den „Traveller“ montieren zu können. Ich bohre die Löcher für die gekaufte Travellerschiene, ein Meter kostete übrigens 1075.- ÖS! Was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht wusste, am Ende der Saison fand ich mit Heino am Dachboden seines Schwagers in Zadar eine 1,5 Meter lange neue Travellerschiene die ich seit Jahren gesucht hatte. Gut nun habe ich eine Travellerschiene in Reserve, aber das Blöde daran ist: Eine Travellerschiene hält eigentlich sicher an die hundert Jahre!