

Der Beginn mit MANUDA

1. Teil Unter dem Key of life mit
„Manuda“

von

Erich Beyer

Start in Italien 1992 und auf
der Werft in Malta 1993

INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1. Kapitel: ***Boot vorbereiten in Lignano „Punta Faro“***
2. Kapitel: ***Überstellungstörn nach Malta***
3. Kapitel: ***Vorbereitung für Werft und Sightseeing***
4. Kapitel: ***Winter 92/93 in Malta auf der Werft***
5. Kapitel: ***Im Wasser aber noch viel Arbeit***

Nachwort

Glossar:



„Manuda“ unter Vollbesege lung

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 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 m²Segelfläche 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“ und auf der Manuda in Jugoslawien und Malta handelt. Foto unten:

GABRIELA Geboren 29 Mai 1963



Vorwort

Wir haben November 2021 und ich sitze in Klosterneuburg am nebeligen Rolandsberg, und ich beginne nun am 1. 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 vom Beginn an die einzelnen Teile mit Fotos aufzulegen.

Ich habe ja unserer Abenteuer mit meiner ersten „Key of life“ in Jugoslawien bereits in fünf Teilen geschrieben. Wo sich ja leider ein tragisches Ende in Lignano zugetragen hat als wir am 14. April 1990 Feuer an Bord hatten. Da ja noch immer genug Zeit ist und uns „Corona“ immer noch sehr einschränkt, genug Zeit zum Schreiben übrig bleibt. Ich habe, da ich ja jetzt schon vier Teile über unsere zweite „Key of life I“ in der Karibik geschrieben und über BoD aufgelegt habe, und auch noch über die Erste Key of life nun fünf Teile. 1. Teil von *„Beginn in Jugoslawien mit der „Key of life“* von 1985-86 nun überall erhältlich, sowie zweites Buch *„2.Saison mit der Key of life“* der 2.Teil in Jugoslawien und Malta, mit dem *„Start in die zweite Saison 1986 bis 1987“* und auch im 3. Teil mit *„3. Saison mit der Key of life in Jugoslawien und Malta“* mit *„Start in die dritte Saison 1987 bis 1988“* der *„4. Teil von der Saison 1988 bis 1989“*, und auch im fünften und letzten Teil von der *„Saison 1989 bis 1990“* habe ich einen Teil des Vorworts von den anderen Büchern übernommen, denn da habe ich ja schon vieles gesagt, und wie sagt man so schön in Latein:

***„Repetita non Placent“* Wiederholungen gefallen nicht!**

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

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

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

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

von Buchten und Häfen auch wirklich zur Navigation verwendet werden können.

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

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

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

Ich habe in meiner PR Zeit gelernt aus vier Sätzen Info einen Mittelaufschlag zu „zaubern“ oder bildlich gesagt: „Aus einem Maulwurfshügel, einen Berg zu machen!“ Aber meine Berichte, die manchmal nur aus trockenen Fakten bestehen, sollen einen wahrheitsgetreuen Einblick in ein anderes Leben geben. Aber wie oft soll man die traumhaften Buchten beschreiben? Ich zeige auch die negativen Seiten auf und damit für manche TRÄUMER die Wahrheit und welche ungeahnten Probleme auf einen zu kommen können, der sich entschieden hat sein Leben auf einem Segelboot zu leben und mit welchen ungeahnten Problemen er rechnen

muß, wenn er in Ländern der „dritten Welt“ div. Ersatzteile und Materialien kauft, was wirklich auf ihn zukommt. Wenn ich auch manche Situation besser ausschmücken möchte, würde ich damit das Buch noch länger machen und ich weiß, daß ich im Erzählen besser bin. Die Bilder in diesem Buch sagen mehr als tausend Worte.

Wenn auch manche Geschichten etwas unglaublich klingen könnten, sie sind wahr und jederzeit belegbar. Für manche Leser die Zweifel daran haben, würde ich gerne jede Wette mit ihnen annehmen um es zu beweisen. Übrigens, kein Name wurde verändert und alle Daten von Yachten oder Personen stimmen mit den echten Zeiten und Orten überein.

Ich (wir) haben versucht, mit unserem Boot, so viel wie möglich zu „leben“ und ich denke, trotz mancher Widrigkeiten, bereuen Gabriela, und ich hoffe auch Gabriele die mit mir auf der Ersten „Key of life“ unterwegs war, keinen Tag, mit dem wir diesen Weg eingeschlagen haben, und ich denke die Worte von Eminescu, sagen dazu alles:

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

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

Aber für diejenigen, die den Versuch starten wollen, auch ein Leben als Fahrtensegler einzuschlagen, soll dieses Buch

ohne „Beschönigungen“ aufzeigen, was da alles passieren kann und teilweise schonungslose Tatsachen bringen, die aber doch vielleicht hilfreich sind um das Leben eines Fahrtenseglers zu beschreiben, daß sicher kein endloser Badeurlaub ist, wie manche immer noch der Meinung sind.

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

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

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

1.Kapitel:

Boot vorbereiten in Lignano „Punta Faro“

Mein Freund Heino der in Lönningen BRD zu Hause ist und mit seiner „Manuda“ lange in Zadar gelegen ist, wo wir Freunde wurden, darüber habe ich in den fünf Teilen über die erste „Key of life“ schon ausführlich berichtet, hatte in den Kriegswirren in 1991 in Jugoslawien von seinen „Verwandten“ aus „Mali Losinj“ noch rechtzeitig die „Manuda“ nach Italien überstellen lassen und sie lag nun im Winter in Lignano in der Marina „Punta Faro“ die gleich an BB von der Einfahrt nach Lignano liegt, und den Vorteil hat, sich die Dalbenstraße bis „Aprilia Maritima“ zu ersparen, die trotz einer Garantie der Wassertiefe von 2,5 m immer wieder versandet und wenn man Pech hat, dann bei Ebbe mitten in der Dalbenstraße stecken bleibt.

Nun da ja meine „Key of life“ am 14. April 1990 vor Lignano, Feuer an Bord hatte uns ich verkaufen musste, aber in Wien nicht mehr recht glücklich wurde, kam Gabriela die mir bei meinem Buch „Zum Denken verurteilt“ half, auf die Idee wieder mit dem „Segelclub-Ankh“ weiter zu machen, und sie würde mit mir an Bord gehen und sich für dieses Leben gerne entscheiden. Da mir ja Heino schon vorgeschlagen hatte, ich soll doch seine „Manuda“ als Clubyacht nehmen und mit meinen ja schon 350 Clubmitgliedern den Clubbetrieb weiter führen. Nun ich brauchte nicht lange zu überlegen, und mit Heino als Partner, und mit Gabriela als Partnerin könnte dieses Leben sicher wieder schön werden und nicht so trostlos und freudlos wie in Wien, wo es eigentlich keine Zukunft für mich gab. Leider war die „Manuda“ nicht gerade in dem Zustand

um sie als Clubyacht sofort benutzen zu können und es musste viel gemacht und umgebaut werden um sie sicher zu machen um sie als Clubyacht fahren zu können, aber Heino würde das nötige Geld für alles in die „Manuda“ investieren um auch in Malta mit ihr auf die Werft zu gehen und alles Seetüchtig zu machen um den Clubbetrieb aufnehmen zu können. Somit fuhren wir 1992 im Frühjahr nach Lignano um die „Manuda“ vorzubereiten, was jetzt natürlich mit viel Arbeit und Streß verbunden war.





Alter Salon, Kombüse mit Navitisch wurde viel geändert

Vielleicht bekommen hier viele den Eindruck, daß es sich nur um einen Arbeitsbericht handelt, was ja sicherlich auch zutrifft, nur für diejenigen die vielleicht mal vorhaben selber ein Boot zu kaufen, sicher wichtig und interessant. Vor allem welche Probleme es mit den sogenannten „Professionisten“ geben kann und sicher auch geben wird, wie es sich in meinen doch vielen Jahren gezeigt hat. Um das Ganze nicht zu „trocken“ werden zu lassen, zeige ich nur mit kurzen Worte auf, was wir so am Boot gemacht haben und mit welchen Arbeiten wir beschäftigt waren, nur bis ein Boot wieder hergerichtet und seetüchtig wird, kostet es viele Nerven, Zeit und vor allem Geld!

Am 7. März 1992 kommt „Frits“ ein gebürtiger Holländer, der eine Elektronikfirma in „Aprilia Marittima“ hat, und wie sich später leider herausstellte, war er sein Geld nicht wert, sondern teilweise unfähig, schlampig und verantwortungslos, weil er keine Ahnung hatte was er machte und einen Kompass um 12° falsch einstellte, was ja tödlich für ein Boot enden kann! Er kommt an Bord und gibt mir einen Kostenvoranschlag für den Einbau eines Autopiloten zu, wie sich später herausstellte, auch zu teuer! Ich lade auch noch gleich die Batterien auf. Am Sonntag schlagen wir mal die Genua richtig an, die von Heinos Verwandten in die falsche Richtung aufgerollt wurde, und der UV Schutz von der Genua dann innen, statt außen zum liegen kam! Wir bringen die Rollreffanlage mal in die richtige Richtung und ich messe daß Distanzstück bei der Rollrefftrommel aus um es bei „Diego“ zu bestellen, denn ohne dieses Teil dreht sich die ganze Trommel mit! Am Montag kommt sogar wirklich „Diego“ wegen der Luke und dem Wasserfilter zum ausmessen an Bord und wir fahren am Abend wieder zurück nach Wien.

Samstag 14. März 1992 wir sind zurück an Bord und ich repariere mit Spleiß die Festmacher und spleiße auch gleich „Augen“ ein. Am Sonntag lassen wir Wasser aus den Trinkwassertanks aus und spülen sie mit Entkeimer ordentlich durch und ich tausche mal alle Festmacher mit den reparierten aus und justiere den Barometer der sehr weit vom echten Luftdruck weg ist. Am Montag den 16. März 1992 wir machen um 1255 eine Testfahrt, und obwohl wir ja fast beim Ende der Dalbenstraße sind, habe ich am Echolot nur mehr 90 cm angezeigt bekommen und wir „pflügen“ uns durch Algen, Schlamm und Dreck bis wir auf das Meer vor der Küste kommen.



Erste Testfahrt durch den Dreck der Dalbenstraße von Lignano

Als Erfolg zu buchen ist nun doch, daß der Motor das starke Rauchen aufgegeben hat und es jetzt normal aussieht, was da beim Auspuff rauskommt, also dürfte ihm die Testfahrt gut tun. Stelle fest, daß Wasser bis in die Bilge von Motorraum gekommen ist, da die „spezielle“ Konstruktion von Heino, vom Handwaschbecken der Abfluss in die Bilge geleitet wurde und somit auch die Bilge anfüllte. Die Bilgepumpe arbeitet mal sehr schwach und ich gebe auch gleich Bilgenreiniger in die Bilge und spüle durch. Um 1520 machen wir in der Marina „Punta Faro“ wieder nach 12 Seemeilen fest. Ich rufe noch „Gianni“ wegen der Elektrik an, wo ich ihm einen Auftrag geben will. Am Dienstag den 17. März bei „Diego“ Auftrag für Distanzstück für die Rollrefftrommel hinterlassen und „Barbara“ Schlüssel gebracht und die Gasflasche und wir fahren wieder zurück nach Wien.



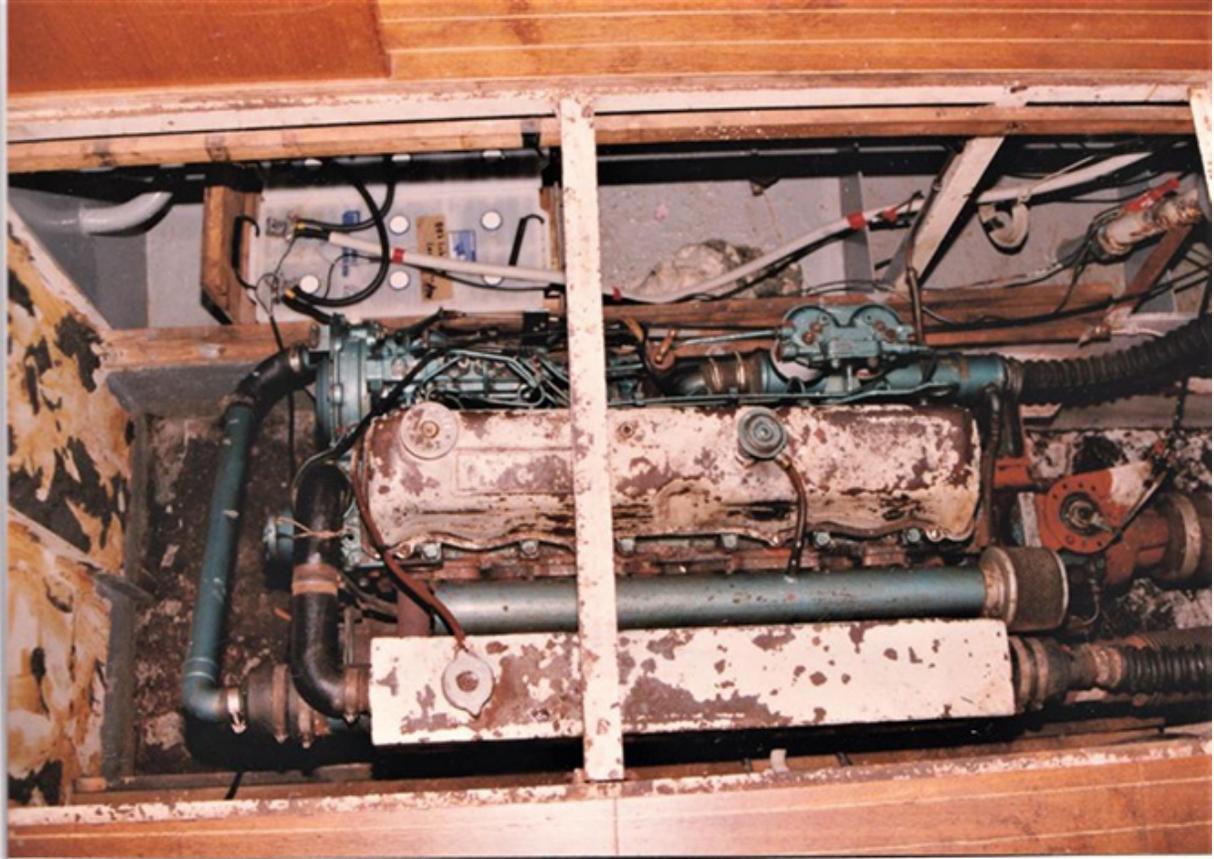
Wir holen sehr viel Dreck aus der 130 cm tiefen Bilge

Wir kommen am Samstag den 28. März 1992 kurz nach Mitternacht wieder am Boot an und ich schließe noch die Gasflasche an, die uns Barbara mit einem Rückschlagventil besorgt hat. Ich sehe daß „Gianni“ an den Batterien gearbeitet hat, da Motordeckel offen war. Ich lade mal die Batterien und wir stellen fest, das Wasser hat einen komischen Beigeschmack. Ich hole noch das Distanzstück von „Diego“ ab. Am Sonntag kaufen wir noch ein paar Schlauchverbindungen ein und wir pumpen die Bilge aus und reinigen den vielen Dreck, wobei Gabriela gleich mal sieht, was da auf einem zukommt und mit mir im Dreck wühlt. Wir finden sogar Teile von einem alten WC in der Bilge und noch allen möglichen anderen Teilen und viel, viel Dreck. Habe mal all die alten Schläuche und die alte elektrische Bilgepumpe ausgebaut und mal auf eine manuelle Handbilgepumpe ausgetauscht, und ich sehe die Ableitung hinter der Verschalung verschwinden und weiß nicht ob dahinter auch ein Ventil ist oder nicht? Ich montiere auch noch einen Sichtschlauch beim Dieseltank um wenigstens zu wissen, wie viel Diesel noch im Tank ist, und im Gegensatz zu einer elektrischen Tankuhr, funktioniert der Sichtschlauch immer. Auch für die Wassertanks eine Anzeige mit Schlauch angebracht und den Wasserfilter gereinigt und die Tanks nochmals durchgespült und mit 1000 Liter vollgetankt.



Bilgepumpe nun 130 cm tief unten auf ein Flacheisen montiert

Am Montag den 30. März kaufe ich ein Flacheisen und biege es zurecht und bohre Löcher rein, wo ich die neue elektrische Bilgepumpe mit einem Schwimmschalter montiere um sie dann in der 130 cm tiefen Bilge anzubringen, wo es mal sinnvoll ist und das Wasser ausgepumpt wird, bevor es so hoch bis zur Motorbilge kommt! Die Bilgepumpe funktioniert nun gut und wir spülen auch gleich zum reinigen die Bilge ordentlich durch. Es ist der ganze Tag drauf gegangen, denn ich musste die Bilgepumpe zweimal montieren, da sie auseinander ging. Abends kommen Barbara und Frits auf Besuch. Am Dienstag den 31. März 1992 packen wir wieder mal zusammen und lassen Schlüssel bei Barbara und fahren zurück nach Wien.



Ford Lehmann 6 Zylinder Diesel 103 PS

Wir kommen am Samstag den 4. April 1992 um 0200 früh am Boot an, nachdem wir beim Zoll viele Probleme hatten und sie uns nicht mit dem neuen Autopilot und vielen Zubehör über die Grenze lassen wollten und wir alles mal beim Zoll deponieren mussten. Da es so spät, oder besser gesagt, früh war, wollten wir Barbara nicht raus läuten und ich habe das Boot so geöffnet. Zu Mittag fahren wir nochmals zur Grenze und zum Zoll zurück und geben mal die Papiere bei den österreichischen Zöllner ab und dann haben wir noch Glück, da die Italienischen Zöllner anscheinend keine Papiere ausstellen wollen, lassen sie uns mit dem Paket vom Autopilot auf einmal doch durch, nun sind wir zwar müde, können uns aber dadurch den Weg zum Zoll nach „Porto Nogara“ ersparen, und vor allem Geld für die Spedition, mit der es vorher angeblich nur möglich

gewesen wäre den Autopilot nach Italien zu bringen. Ich kaufe dann noch Y-Ventil für die Bilge Pumpe ein und Gabriela wäscht das ganze Werkzeug mit Petroleum und befreit es vom Rost und fettet alles ein und verstaut es in der Werkzeugkiste. In der Nacht war wieder Stromausfall in der Marina und wir leisten uns nach dem Streß noch ein Abendessen.



Abfluß mit Ventil und Handbilgepumpe installiert

Am Sonntag war in der Nacht die ganze Zeit über Regen und ich installiere für das Handwaschbecken den Abfluß mit Ventil und auch noch Auslass für die Handbilgepumpe und ich musste noch für den Abfluß der Bilge noch ein Loch in die Trennwand bohren. Als Draufgabe geht noch das Ladegerät kaputt und ich spleiße noch einen langen