



**Mit S.Y.Braveheart
durch Hurrikan Debie**

Von

Erich Beyer

**Überstellungstörn mit Hindernissen,
von
Tortola/B.V.I. nach Ft. Lauderdale/Florida**

INHALTSVERZEICHNIS:

Vorwort:

1.Kapitel: ***„Mit Problemen wieder zurück zu Carol Anne“***

2.Kapitel: ***Übernahme von „Braveheart“ mit vielen Problemen***

3.Kapitel: ***Dom.Rep. „Samana mit Hurrikan Debie“***

4.Kapitel: ***Weiter in die Bahamas und Florida!***

5.Kapitel: ***Kampf um Lohn!***

Nachwort



*“Braveheart” in Tortola B.V.I. am 25. Juli 2000 Marina in
Road Harbour*

Boot zum Überstellen: **S.Y. BRAVEHEART**

“Oceanis 461” Beneteau 46 - Moorings 46 - Sloop

LüA: 14,00 m

LWL: 11,90 m

HüWL:??? **HüD:???**

Breite: 4,525 m **Tiefgang:** 1,75 m

Segelfläche a.W.: 85 m²

Verdrängung: 9500 kg **Ballast:** 3300 kg

Motor: Yanmar Diesel 4 Zylinder 50 PS

Rumpfmaterial: GFK **Werft:** Marion, SC

BJ: 1996 Heimathafen: Annapolis Maryland / Eigner: Douglas V.Wade

Batterien: Verbraucher 360 Ah Starter 90 Ah

Diesel: 200 Liter Wasser gesamt 785 Liter

BB+STB Tank je 67 Gal. 255 Liter, Bug Tank 72 Gal. 275 Liter

Kühlschrank 60 + 130 Liter

***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 Größe von 1,96 m das Jollensegeln nicht besonders behagte, und ich ja auf einem „Dickschiff“ das Segeln lernte, hatte ich natürlich keinen „A - Schein“, den 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“ (der leider jetzt zum Sterben verurteilt ist, siehe www.segelclub.ankh-refugium.com), und kauften die erste „Key of life“ eine 38 Mahagoni Sloop von Sparkman & Stephens. Mit meiner zu dieser Zeit Partnerin und 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 mich als Partner begleiten wollte.

(„Zum Denken verurteilt“ 316 Seiten Buch ISBN: 9783734751295).

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 Mitbewohner zu finden, um keine hohen 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.

Wachführer, Crew, Freund, Partnerin und Ehefrau :
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 nun als Wachführer,

Crew, Partnerin und Ehefrau auf der „KEY OF LIFE I“ unterwegs.

Vorwort

Wichtig ist nicht, was und wie man etwas schreibt, sondern, daß man es schreibt. Ich bin kein Schriftsteller, weil mir die Gabe der ausschmückenden und leider nur allzu oft höchst fantasievollen Schriftstellerei fehlt. Ich sehe mich eher in der Position eines Berichterstatters, eines Journalisten. Ein Bericht ist immer noch die ehrlichste Form, um Begebenheiten und Situationen möglichst objektiv in einer lesbaren Art und Weise mit den dazugehörigen Erklärungen darzustellen. So wie es früher einmal die Journalisten dargestellt haben. Aber leider wird heutzutage nur mehr Sensationsjournalismus gebracht, um höhere Verkaufsquoten zu erzielen, dabei steht die Wahrheit eher weit „hinten“. Nun habe ich ja schon in zwei Büchern über unsere verblödete Gesellschaft geschrieben, und ebenfalls wahrheitsgetreu über unser Leben auf der „Key of life I“ in der Karibik und versuche hier unser kurzes „Abenteuer“ mit der „S.Y.Braveheart“ zu beschreiben.

Dank eines, damals „noch“ Freund Geir, der sogar unser Trauzeuge war, ein Norweger der sich nun in den USA nieder gelassen hat, und wie viele tausende in Florida, nun versucht seinen Lebensunterhalt als „Boatbroker“ zu verdienen, und daher leider keine Zeit hatte, diesen Überstellungstörn für die Charterfirma Mooring selber zu machen, kamen wir zu diesen Job. Da es ja mitten in der Hurrikan Saison war, suchten die einen Skipper der natürlich auch eine Lizenz als Kapitän hatte, was ja die meisten in den USA nicht haben und nur dann verpflichtet brauchen, wenn sie gegen Bezahlung Personen befördern, da sonst bei einem eventuellen Schaden, der ja in der Hurrikan Saison nicht so abwegig ist, die Versicherung nicht zahlen würde,

wieder hinter Carol Anne ihrem Haus in Ft. Lauderdale an den Steg zu legen, steht unserer Abreise nichts mehr im Weg.

¹ SM: "Seemeile" ist 1852 m lang. $1/10SM = \text{Kabellänge} = 185\text{m}$

² DINGI: Kleines Beiboot, oft ein Schlauchboot das auch scherzhaft „Radierer“ genannt wird.

³ CHARTBOOK: Seekarten in Buchform, man kann darin aber eigentlich nicht arbeiten, noch einen Kurs einzeichnen, denn man kann nicht mehr als einmal darauf radieren, ohne das sie sofort kaputt gehen!

1.Kapitel: „Mit Problemen wieder zurück zu Carol Anne“

Am Sonntag den 23. Juli 2000 morgens bekomme ich Email von Geir, daß ich ihn sofort anrufen soll. Wir fahren mit Dingi an Land und ich rufe von Wolfgang aus, Geir an und er sagt mir das wir sofort nach Ft. Lauderdale kommen sollen da unser Flug am Dienstag nach Tortola geht! Wenn er mir das gleich im Email geschrieben hätte wären wir schon unterwegs und hätten uns erspart mit dem Dingi an Land zu fahren, manchmal zweifle ich schon sehr an ihm, ich glaube er ist schon zu lange in dem Land.

Wir machen das Boot klar zum Auslaufen und als ich Außenborder verstauen will geht das Vorhängeschloss nicht mehr auf, mit dem ich den Motor gesichert habe um das Stehlen etwas zu erschweren. Das Salzwasser hat dem Schloß etwas zu sehr zugesetzt und es ist auch nach einsprühen mit "WT40" und div. anderen Rostlöser nicht mehr zu bewegen sich zu öffnen! Da man aber den Außenborder immer abgesperrt halten muß, da er sonst sofort "Füße" bekommt war das Schloß bereits eine Weile montiert, nun blieb mir nichts anderes übrig, als es aufzuschneiden! Hier war es wieder gut, daß ich den kleinen mit Batterie betriebenen Winkelschleifer von „Makita“ habe, nach ein paar Minuten war das Schloß offen, mit der Eisensäge hätte ich sicher mehr geschwitzt und länger gebraucht, ein Hoch auf die Technik!

Es ist für die Fahrt nach Ft. Lauderdale schon spät und als wir um 1530 Anker hochgehen wollen, bekommen wir natürlich den Anker nicht mehr rauf! Ich habe aber schon mit ähnlichem gerechnet, da der Anker bei den letzten Gewittern mit starken Böen überraschend gut gehalten hatte und ich mich schon gewundert habe über diesen

guten Ankergrund! Mit Motorenhilfe und der Ankerwisch bekomme ich den Anker bis zur Wasserlinie hoch und sehe das er mit etlichen alten Muringseilen vertörnt (verdreht) ist. Es dürfte hier früher mal eine Muring gewesen sein da ein alter "Grundbohrer" mit restlichem Seil daran an unseren Anker hängt. Mit dem Bootshaken kann ich unseren Anker freibekommen und wir können endlich vom Ankerfeld abfahren.

Wir verlassen *Biscayne Bay* diesmal nicht durch den Hafen von Miami sondern durch den *Biscayne Channel* der tief genug für uns ist und gehen vorbei an alten "Pfahlbauten" die entweder nur für Wochenende gedacht waren aber jetzt unbewohnt scheinen. Allerdings sind ein paar dieser Häuser auf den Plattformen ganz schön groß und es wäre sicher lustig darauf zu leben, wenn es nicht etwas weit mit dem Dingi zu rudern wäre bis man beim nächsten Supermarkt ist! Rundherum ist es teilweise nur einen halben Meter tief und an manchen Stellen fällt es sogar trocken, an sich ist die ganze *Bay Biscayne* an der tiefsten Stelle nur knapp 10 Meter tief. Es gibt weiter südlich nur mehr ganz selten einen Kanal wo man die Bucht verlassen kann und dann nur bei Hochwasser wenn man so wie wir, einen Tiefgang von 1,83 m hat!

Um 1735 haben wir "Cape Florida" auf 300° Peilung und ich setze die Genua bei relativ groben Schwell aus Ost und nur 2-3 Bft Wind. Um 1850 haben wir gerade 4 Seemeilen geschafft und der Wind schläft total ein aber dafür bleibt der Schwell, ich berge die Genua⁴ drei Seemeilen vor dem *Government Cut*, der Hafeneinfahrt von Miami, eigentlich wäre an BB genau auf der anderen Seite von *Key Biscayne* die Nixon Villa, und wir motoren in Richtung Ft. Lauderdale. Um 2350 sind wir bei der Hafeneinfahrt von Ft. Lauderdale *Port Everglades* und kommen ohne Probleme durch die Einfahrt da wir mit der noch restlichen Flut einlaufen können, im *Turning Basin* haben wir bereits Montag den 24.