

Logbuchauszüge

M.S.Y. Manuda

von 1994 bis 1998

von

Erich Beyer



Törns mit Motorsegler MANUDA in Kroatien,
teilweise noch im Kriegsgebiet, was aber der
„Abzocke“ von Touristen keinen Einhalt gebot.

INHALTSVERZEICHNIS:

Vorwort:

1. ***Kapitel: Logbuch Manuda 1994***
2. ***Kapitel: Logbuch Manuda 1996***
3. ***Kapitel: Logbuch Manuda 1997***
4. ***Kapitel: Logbuch Manuda 1998***

Nachwort:

Glossar:

Weiter Bücher von mir:

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, 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“ (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.

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 Kühlschranks

**2 x Autopilot Autohelm / Fluxgel elektronisch und
Sestrel Kompass Windmessgerät / Logge / VHF Funk /
Funkpeiler / KW / SSB Radio**

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 versucht unser kurzes „Abenteuer“ mit der „S.Y.Braveheart“ mit einem Überstellungstörn zu beschreiben.

Hier möchte ich mit den Logbüchern dem „Motorsegler Manuda“ wahrheitsgetreu darüber berichten, was wir in Kroatien, teilweise noch im Krieg erlebt haben, und aufzeigen, daß zwar im alten Jugoslawien noch Kommunismus war, aber dafür nicht so viel gestohlen wurde als nun im „freien“ Kroatien. Nun werden die Touristen nur mehr „abgezockt“ und das „Service“ ist schlechter geworden als es früher war. Diebstähle und Schäden an den Booten in den Marinas, wo man nun viel Geld für den Liegeplatz bezahlt, sind an der Tagesordnung und werden verschwiegen und von Polizei ignoriert. Mit gestohlenen Motoryachten fahren nun die Kroaten herum, und niemand

kümmert sich darum von wo sie die eigentlich bekommen haben, eines ist sicher, gekauft wurden die nicht!

Das waren die Gründe, warum wir nicht mehr in Kroatien weiter mit unserem Segelclub Törns fahren wollten und in die Karibik gingen. Denn wenn man weiß, das die Kroaten die in ihrem Land geblieben sind, eigentlich die „Guten“ sein sollten, dann erkennt man, ohne dabei rassistisch zu sein, welche von Ihnen zu uns nach Österreich gekommen sind und unser System ausnützen. Wir haben im neuen Kroatien jedenfalls keinerlei Rechte, noch werden wir mit Respekt behandelt, sondern dürfen nur dort unser Geld lassen, und müssen sogar im Kriegsgebiet noch eine „Kurtaxe“ bezahlen.

Logbuchauszug Manuda 1994

Freitag 30. April 1994

Nachdem ich in der Nacht auf den 30. April 94 beim Heben von einem schweren Karton meinen Rücken etwas gröber bedient habe, musste ich noch den Notarzt rufen da ich nicht mehr gerade gehen konnte! Nachdem er mir um 0130 eine Spritze verpasst hatte und schmerzstillende Medikamente, fuhren wir morgens ab Richtung Lignano.

Holen von Andre das Antifouling ab das er mir besorgt hat, und wir fahren weiter nach Pomer wo wir um 1815 ankommen, laden gleich alles aus, und lasse Motor für Kühlung laufen, meine Rückenschmerzen halten sich in Grenzen!

Sonntag 1. Mai 1994

Lasse Geld wechseln mit fast gleichgebliebenen Kurs für 1000.-ASCH gibt es 512000.- Dinar, machen etwas klar Schiff und legen um 1110 ab, Richtung Mali Losinj. Gabis Eltern genießen die Überfahrt, da das Meer ruhig ist und ein schöner Tag. Wir sehen sogar Delphine im Kvarner. Um 1625 liegen wir an der Mole von Mali Losinj fest. Hole mir am Abend von Rina das Geld das Heino für mich hinterlegt hatte und telefoniere mit Darija damit sich Jelko das alte Schlauchboot abholt bevor ich es wegwerfe, somit könnten sich die Kinder damit spielen. Am Abend essen gegangen und wieder mal auf Muscheln zugeschlagen!! In der Nacht ist Sturmwarnung, aber die Bora hält sich mit 5-6 Bft in Grenzen somit relativ ruhige Nacht verbracht.

Montag 2. Mai 1994

Morgens sofort wieder ein Mann zum Kassieren da, bei den Liegegebühren hat hier die Saison schon voll

angefangen, Boote waren an die 15 Stück im Hafen die Hälfte sicher Charterboote. Bezahle ca. 120.-Schilling Liegegebühr da mich der Kassier kennt und nur ein 10 Meter Boot verrechnet, somit ersparen wir uns 5 Meter!

Warten bis 1000 auf Jelko, da er nicht kommt legen wir ab Richtung Pomer. Wetter ist gut mit NE 3-4, und wolkenlosem Himmel bei 18 j, zwischen Losinj und Unije düst die Bora mit 5 Bft von Cres herunter, da ich mit Wellen im Kvarner rechne informiere ich Gabis Eltern, daß es etwas mehr Seegang geben wird, und sie fühlen sich gut somit bleiben wir auf Kurs 311° Richtung Pomer. Zum Segeln kommen wir nicht lange, denn erstens ist der Wind fast gegen an, somit für uns nicht zum Erreichen, da wir nicht so hoch gegen an Kreuzen können. Zweitens, wird nachdem wir Unije hinter uns lassen, der Seegang und der Wind im Kvarner etwas stärker, und wir bekommen teilweise ganz schön große Wellen genau von der Seite, somit holen wir ein paar Mal ganz schön über, und bekommen ein paar schöne Salzwasserduschen an Bord geliefert, wenigstens scheint die Sonne somit kann es wieder trocknen.

Gitta bekommt allerdings etwas Angst vor der Schräglage, und glaubt mir natürlich nicht ganz, als ich ihr zu erklären versuche, daß keine Gefahr besteht. Durch die angst wird ihr dann auch noch schlecht, und sie fängt an mit Neptun zu sprechen. Durch den Geruch aus dem Nylonsackerl und dem Diesel der sich manchmal hinter der Sprayhood fängt, wird auch Gabis Vater nicht gerade besser, aber es würde nichts nützen umzudrehen, wir würden länger zurück, als nach Pomer brauchen, somit weiter gegen an!

Um 1400 haben wir es geschafft, der Obelisk auf der Insel Fenera liegt BB eine halbe Seemeile entfernt und es wird ruhiger, Gitta zieht sich in die Koje zurück und legt sich nieder.

In der Marina riskiere ich es hineinzufahren, da ich es Gabis Eltern gerne Aussteigen lassen will und nicht mit dem Beiboot rüberfahren will, speziell nach der etwas groben

Überfahrt. Normalerweise würde ich draußen vor der Mole den Anker setzen und abwarten, da der Wind genau von der Seite mit Böen bis 6 Bft reindrückt. Nun, wie ich es mir dachte, als wir zwischen den Steg fuhren, liefen viele hilfreiche Leute zusammen, eher weil sie Angst um ihre Boote hatten, als um unseren Stahlbomber. Ich hatte keine Chance in die Lücke zu kommen, als ich schon wieder rausfahren wollte, bevor ich einen der „Yoghurtbecher“ versenke, standen zwei von der Marina an den Booten BB und STB von der Lücke um uns die Achterleinen zu übernehmen, so hatte ich vielleicht eine Chance in die Lücke zu kommen, und wir schafften es diesmal und machten fest, das Manöver wird mich noch ein paar Bier kosten, aber bei 5-6 Bft von der Seite brauchen die 20 Tonnen etliche hilfreiche Hände um der „Manuda“ den Willen vom Skipper aufzuzwingen!

Beim Essen gefällt Gitta das Bootfahren schon wieder, da sie während der Überfahrt nicht mehr sehr begeistert von dem Sport war! Gabis Eltern fahren gegen 1700 Uhr wieder nach Hause.

Wir fangen an aufzuräumen und verstauen unsere Sachen, und ich mache auf meinen Navitisch wieder Ordnung, da im Kvarner alles geflogen ist was nicht 100% seefest verstaut war. Aber wir nahmen uns doch nicht viel Zeit alles richtig zu verstauen, sonst hätten auf den Kurztrip nach Losinj, Gabis Eltern nicht mitkommen können. Ergebnis - sehr viel Unordnung am Navitisch und Umgebung, aber das ist es ja was ich meinen Crewmitgliedern immer predige, „Denkt daran ihr seid auf einen Segelboot, verstaut alles gut, es könnte etwas grob werden!“ aber keiner glaubt es mir, nun seht ihr selbst!!!

Mladen Persic, der Mann von der Werft ist auf der Mole und verspricht zu kommen, aber wir sehen ihn diesen Abend nicht mehr.

Dienstag 3.Mai 1994

Bei unserem zweiten Trinkwasserhahn in der Kombüse ist die Muffe der Länge nach gebrochen. Mechaniker verspricht mir von Pula einen zu besorgen, hoffe daß ich ihn Morgen bekomme.

Gabi fängt mit dem Dämm Material an und wir schießen es mit dem Tacker an den Bodenplatten an. Im Motorraum muß Gabi wieder akrobatische Übungen machen um die Platten von unten an die Motorraumdecke anzuschließen, aber es gelingt am Ende doch. Der Unterschied ist deutlich hörbar, in diesem Fall, nicht mehr hörbar, der Motorlärm ist deutlich zurückgegangen und somit wesentlich angenehmer beim Motoren!

Ich montiere das Batteriemessgerät beim Navitisch ein, und baue im Motorraum in die Minusleitung den Messwiderstand „ Shunt „ ein, muß in der Minusleitung Kabelschellen einlöten lassen, kostet 100.- Asch inkl. der Schellen, aber konnte darauf warten. Messgerät funktioniert bis auf die elektrischen WC- Pumpen, werde somit die Minusleitung von Starterbatterie mit Verbraucherbatterien zusammenlegen und „Shunt „ dahinter setzen müssen. Abends kommt Mladen Persic und wir besprechen wegen rausgehen und sind für 12. Mai vorgemerkt.

Mittwoch 4.Mai 1994

Verlege Masseleitung von Starterbatterie zu „ Shunt „ und andere Masseleitung auf Chassis. Nun funktioniert es auf beiden Batterien und auch bei den WC Pumpen, auch Ladewerte von Motor und Ladegerät werden nun genau gerechnet. Wechsle den kaputten Schalter und Sicherungshalter auf Schaltpanel um, und Pumpe zwei funktioniert nun wieder normal.

Gabi hat etwas Schnupfen und fühlt sich nicht wohl, näht aber einen Cockpitpolster fertig. Bekomme Nachmittags die Muffe vom Trinkwasserhahn, da er in Pula nicht zu bekommen war, hat man eine Muffe mit dem Gewinde angefertigt, kostet mich wieder 100.- Schilling, allerdings

hätte es in Österreich oder Deutschland 100.-DM gekostet, wenn das eine Werkstätte anfertigen hätte müssen. Somit in diesem Fall noch billig.

Montiere die Muffe und fixiere den Schlauch wieder, Pumpe arbeitet wieder somit spüle ich gleich unsere flexiblen Trinkwassertanks durch, aber Wasser hat keinen Geschmack bekommen und schmeckt neutral. Wir haben kein Problem über den Winter mit dem Wasser, dank Wasserentkeimer und beiden spezial Wasserfilter. Abends ordne ich die Nachträge für Adria Nord ein. Wie jedes Jahr ärgere ich mich wieder über alle Maßen da an die 90% unnötig sind. In Wirklichkeit sind sie nur dazu gedacht, meiner Meinung nach, den Sportschiffern das Geld aus der Tasche zu ziehen.

Donnerstag 5.Mai 1994

Es ist bewölkt und ein paar Regenschauer, somit mache ich die Nachträge für Hafenhandbuch Süd und da ich mich wieder ärgern muß, entschieße ich mich doch wieder einen Brief an Dr. Schmidt wegen der Hafenhandbücher zu schreiben, obwohl ich sicher auch diesmal keine Antwort bekommen werde.

Befestige „ Shunt „ auf Holzleiste nun fix bei den Batterien im Motorraum, dann versuche ich meine Fähigkeiten als Modelltischler und fange an die STB Kabine zu verfeinern. Ich passe Abdeckbrett vor den Elektroleitungen ein, und bringe Leisten und Abdeckeckleisten an. Siehe da, es schaut nun doch um vieles besser aus.

Montiere nun die Vorhänge die Gabi bereits in Wien genäht hat in der STB Kabine und im Gästebad. Dann auch noch die Hängetaschen für unser Bad und beim Navitisch aufmontiert. Somit für eine Menge Kleinigkeiten eine Menge Platz geschaffen, von der Taschenlampe, über Seenotmittel und Messer, bis zum Fotoapparat verschwinden in den Taschen beim Navitisch.

Freitag 6.Mai 1994

Mache die letzte Leiste in der STB Kabine zum Kabel abdecken an. Nachdem Gabi alles gereinigt hatte, streiche ich alles mit speziellen Marine Lacköl, da der Tischler sehr viel roh gelassen hatte oder nur einmal gestrichen hat, saugt sich das Lacköl ein, wie in einen Schwamm. Montiere noch im Salon Abdeckleiste und an der Kante zum Abgang zum Navitisch abgerundete Eckleiste. Somit hoffentlich weniger schmerzhaft, wenn jemand vergisst den Kopf einzuziehen.

Damit unser neuer Cockpittisch einen fixen Platz unter dem Niedergang bekommt, fertige ich für Papierkorb einen Sockel an, und mache noch ein Brett unter Sitz vom Navitisch, somit können die Schuhe nicht mehr selbstständig werden. Gabi hat die zweiten Cockpitpolster fertig genäht, ist nun genau an die Wanten angepasst und hat Bändsel zum Sichern bekommen. Sie sind sehr angenehm zum Sitzen, besonders bei grober See, wie sie bei ihrer Feuertaufe über den Kvarner schon bewiesen haben.

Da ich einer der tolerantesten Nichtraucher geworden bin, montiere ich noch den von Hofstetter gestifteten ...BB - Aschenbecher im Cockpit, und Niroaschenbecher am Besan und einen im Gäste WC. Falls einer unserer bei der „Sitzung“ nicht aufs Rauchen verzichten kann, und wer weiß, vielleicht ist manchen Nichtraucher der Geruch vom Rauch lieber, als manch anderer Duft, der dabei entstehen kann? Da in den Kabinen ja sowieso absolutes Rauchverbot besteht, erübrigt sich die Frage nach Aschenbechern! Obwohl es schon spät ist, montiere ich noch die 220 Volt Leuchte im Salon, die ich bereits in Malta gekauft hatte und ich bis jetzt nicht zum Montieren kam. Schaut ganz gut aus, ohne Bootscharakter zu stören.

Samstag 7.Mai 1994

Streiche zweiten Anstrich in der STB Koje und in der Messe, dann passe ich Abdeckplatten und Leisten in der BB-Koje ein, und Streiche den ersten Anstrich. Gabi streicht die bis Dato weißen Stahltrennwände mit braunem Lack, passt nun besser zum Holz.

Reinigen die Messingbuchstaben auf den Teakbrettern, und montieren die Bretter mit „Manuda“ wieder BB und STB vom Cockpit an die Seiten. Dichte das Plexiglas an der Einstiegs Luke neu ein, und gebe nun Durchschrauben mit Kopfmuttern, hoffe doch daß es nun dicht ist nicht wie beim maltesischem Tischler. Wir montieren noch Hängetasche im Salon und hängen Bilder mit Kupferstichen von Bootsmotiven auf. Spät abends noch meine Elektroabteilung sortiert und geordnet!

Sonntag 8.Mai 1994

In der BB- Koje zweiten Anstrich gegeben und in der Bug-Koje Abdeckplatten und Leisten montiert, und ersten Anstrich gestrichen. Bei den Türgriffen etwas ausgefräst und die Griffe justiert und Rahmen gleich gestrichen.

Montiere die vorhandenen Handläufe im Gang zu Kabinen und Stiege, am Niedergang und Abgang zu Achterkajüte, ebenfalls dort zwei Eckleisten montiert und auch noch im Salon zwischen den Lautsprecherboxen Leiste zur Verschönerung angebracht, alles auch gleich mit Lacköl gestrichen. Gabi sortiert und räumt die Werkstätte aus, damit wir endlich Ordnung bekommen.

Montag 9.Mai 1994

In Bug -Koje noch Leisten montiert und Anstrich gegeben, noch Zierleisten bei Hängekästen in beiden Kojen montiert und gestrichen, nochmals Handläufe und Leisten gestrichen. Gabi malt „ Manuda „ Schriftzug aufs Dingi, nachdem sie sich etwas kleinere Schablonen ausgedruckt hatte.

Ich spleiße gleich Seil in Auge vom Dingi ein, somit gleich ordentlich auch zum Belegen lang genug. Machen uns in der

Achterkajüte einen Himmel in noch offenen Teil der Kojendecke aus hellem Jeansstoff, und montieren ihn mit Druckknöpfen zum Abnehmen, um jederzeit wieder dahinter zu kommen. Cockpit Backskisten innen mit Schimmelkiller gereinigt, und mit Lacköl eingelassen, dann noch die Ruderdollen in Dingi montiert.

Dienstag 10.Mai 1994

Montiere noch Vorhänge in BB-Koje und streiche alle Leisten und Handläufe noch einmal. Mache für Schwimmwesten mit Gummizügen Halterungen in den Kabinen, sind nun aus dem Weg und trotzdem sofort griffbereit, und da sie manchmal ganz nützlich sein können, und eigentlich auch genug Geld kosten, braucht man sie nicht zu verstecken! Räumen weiter die Werkstätte aus und um, und verstauen alles in den neu angelegten Abteilungen. Verstauen sämtliche Schläuche an einem Platz im Motorraum und bringen dort auch noch einen Teil der Styropor platten unter, die mir noch übrig geblieben sind, und ich sie nicht wegwerfen will. Stelle die zerlegte Winch aus der Werkstätte wieder zusammen, reinige und fette sie wieder und treibe auch eine Schraube mit „Withworth“ Gewinde auf, und somit kann ich sie noch als dritte Winch am Mast montieren. Eine Spur zu groß aber nach dem Motto man kann nie genug Winchen haben ist sie montiert besser als zerlegt in der Werkstätte, oder nicht?

Mit einem neuen Trick habe ich das Beiboot am Vordeck vertäut und dürfte gut und vor allem rutschfest, auch bei rauer See sein! Jedenfalls ist wieder mal bewiesen worden, daß man auf einem Boot nichts wegwirft, sondern alles aufhebt, sehr zum Leidwesen aller Skipperfrauen. Aber hier ein englisches Gewinde aufzutreiben wäre ein Ding der Unmöglichkeit gewesen, und somit wäre die Winch wertlos gewesen. So kann sie nun ihren eigentlichen erdachten Zweck erfüllen, und z.B. das Beiboot ohne viel

Kraftanstrengungen auch von Gabi an Bord gewünscht werden.

Mittwoch 11.Mai 1994

Hänge noch zwei Wandtaschen auf , und Niete eine Niroabdeckung im Cockpit bei Motorraumluftansaugstutzen an, damit beim Schiffwaschen man nicht aus Versehen mal eine volle Ladung Wasser mit dem Schlauch in den Luftschauch spritzen kann. Montiere noch in der Gästetoilette einen Handgriff neben Tür und Muschel, dürfte bei grober See ganz nützlich sein, wenn jemand gerade eine Sitzung hat!!

Gabi näht für Wantenschneider aus unserem restlichen blauen Planenstoff eine Tasche, die ich dann auch gleich beim Niedergang befestige. Somit ist der Wantenschneider im Notfall auch gleich greifbar, sonst wäre es nicht sehr sinnvoll müsste man den Wantenschneider erst lange suchen. Der MANUDA würde es zwar nicht so viel ausmachen, würde der Mast bei einem eventuellen Mastbruch eine Weile neben dem Rumpf hängen und an die Bordwand knallen, aber bei GFK Booten ist es schon vorgekommen, daß der gebrochene Teil des Mastes, der noch dazu scharfe Kanten an der Bruchstelle hat, wie ein Rammbock durch den Rumpf gefahren ist, und somit das Boot zum Sinken brachte. Ein rechtzeitiges Abschneiden der Wanten hätte zwar den Verlustes des gebrochenen Mastes bedeutet, aber keinen falls den Verlust des ganzen Bootes!! Nur um die Wichtigkeit des Wantenschneiders in Erinnerung zu rufen!

Verstauen restliches Holz in der STB-Koje und auch unsere Tauchsachen verschwinden im Schapp unter der Koje. Räumen Werkstätte auf und dann ein, somit wieder Ordnung und alles an seinem Platz. Mache gleich in der Werkstatt eine Halterung für die Ruder vom Dingi, somit können sie sich nicht selbstständig machen. Auch für unsere beiden Sessel mache ich eine Halterung unter dem Navitisch, wo

sie nicht stören und griffbereit sind. Verstaue auch noch Computer und Bücher seefest in Achterkajüte, dann noch Haken für Kühlschrankdeckel gemacht, somit leichter im Kühlschrank zu hantieren ohne den schweren Deckel halten zu müssen.

Donnerstag 12.Mai 1994

Morgens weckt uns Mladen auf und sagt uns, daß der Slipp ab 1200 Uhr frei sein wird und wir dann rauf können, somit legen wir nach dem Frühstück um 1015 von Pomer ab. Um 1100 sind wir bereits um das Kap herum und lassen den Leuchtturm Porer an BB liegen. Nach 9 SM sind wir in der Bucht von Banjole, da das andere Boot noch nicht fertig ist legen wir uns einstweilen auf die alte Militärmole längsseits, da uns Mladen zugerufen hat es wird noch eine Stunde dauern. Aus einer Stunde, mit der ich sowieso nicht gerechnet habe, wurden dann fünf Stunden, um 1700 fährt der Slipp ins Wasser und um 1730 fahren wir bereits hoch. Alles ging überraschender Weise sehr Präzise und gut, fahren sehr sacht aus dem Wasser und stehen genau mitten und gerade am Slipp.

Der Rumpf war gar nicht so arg bewachsen, somit hat sich wieder das billige Antifouling mit dem beigemischten Tetracylin bewährt. Man kratzt das Gröbste gleich ab und machen High-Pressure-Cleaning, für den nicht Fremdsprachen bewanderten, abspritzen mit Hochdruck! Mache natürlich sofort von allen Fotos und es beginnt die erste Nacht am Slipp. Da wir fast horizontal stehen, haben wir beim Schlafen kein Problem, nur da es hier keine WC,,s oder Duschen gibt, werden wir ein paar Tage mit der Pütz (Kübel) vorlieb nehmen müssen. Die Schifftoilette arbeitet bekanntlich nur mit Seewasser. Abgesehen davon wäre es sicher nicht lustig, gerade auszupumpen während einer unterm Schiff arbeitet.

Freitag 13.Mai 1994

Um 0845 fangen zwei Mann an den Rumpf abzuziehen. Sie gehen fast überall bis auf den Stahl, da ich vorhabe einen zwei Komponenten Primer spritzen zu lassen. Wir fangen an am Deck beim Schanzkleid und der Seereling die Roststellen abzuklopfen und zu schleifen, dann mit Rostumwandler zu behandeln, auszukitten und mit Grundfarbe zu streichen. Mladen war hier und wir besprechen wegen Antifouling und ich muß leider feststellen, daß das von Andre besorgte Antifouling zu wenig ist. Warum Andre nur für einmal berechnet hat, ist mir unklar aber nicht mehr zu ändern. Nun, da Mladen nach Triest fährt könnte er mir noch ein „Veneziani“ Antifouling mitbringen, aber ich entscheide dann doch für Hempel, da es genau so viel kostet, wie wenn ich den Rest nachkaufen würde. Außerdem bekomme ich dann die Garantie von Mladen, daß es sich 100% mit dem Primer von Hempel verträgt, was beim Veneziani nicht so 100 % sicher ist. Hoffe, daß ich es verkaufen kann oder ich verwende es dann beim nächsten Mal. Ich habe ja Zeit nun noch mal dieselbe Menge zu besorgen, und kaputt wird es nicht in der Zeit. Vor allem braucht das Veneziani Minimum 24 Stunden zum Trocknen, und Mladen will uns bereits am Montag wieder ins Wasser lassen und mit allem fertig sein, falls das Wetter mitspielt!!

Heute war es jedenfalls super, ein SW Wind mit 3 Bft bei 1017 hPc und 22° etwas diesig. Die zwei Männer werden bis auf ein Drittel an BB fast mit dem Rumpf fertig, da auch wir geschafft sind gehen wir in die Pizzeria essen. War sehr gut und ausreichend. Gehen hundemüde schlafen!

Samstag 14.Mai 1994

Morgens E Wind, um die 4 Bft und Regenschauer, somit für uns außen nichts zu arbeiten. Die zwei Männer arbeiten weiter am Rumpf und schleifen den Rest ab. Ich versuche die Heizung in Gang zu bringen, aber auch mit neuem Flammwächter und anderem Steuergerät bekomme ich keine Impulse auf die Förderpumpe. Nach ein paar Stunden

muß ich ohne Erfolgserlebnis aufgeben. Es wird mir nichts anderes übrig bleiben, als die Heizung auszubauen und zu Eberspächer nach Wien zu bringen, da es hier sicher keine Servicestelle geben wird.

Ich fange an meinen Logbuchauszug von Mai zu schreiben. In der Werft kommt das halbe Dorf zusammen und feiert anscheinend ein Fest, da sie jede Menge an Seespinnen in einem Faß gekocht haben. Allerdings normalerweise wirft man die Tiere in kochendes Wasser, wo sie angeblich nichts spüren. Hier mussten sie im Faß darauf warten bis das Wasser kochte. Könnte mir als Seespinne etwas Schöneres vorstellen, als auf diese Weise zu enden. Komme mit meinem Bericht bis zum 10.Mai 1994.

Sonntag 15.Mai 1994

In der Früh etwas bewölkt aber 24°, kratze und schleife über der Wasserlinie die schadhafte Stellen vom weißen Lack ab, und streiche alles mit Primer, und nach dem Trocknen gleich mit spezieller Vorstreichfarbe. Um 1430 kommen zwei Mann und fangen an zu verkitten und abzuschleifen. Wir bessern an Deck alle Stellen mit Vorstreichfarbe aus und ich schleife das Holz von der Luke im Salon ab und streiche es mit Lacköl, streiche auch Stahl von Luke mit Primer und Vorstreichfarbe, hoffe daß es nicht wieder zum Rosten anfängt. Die alten Zinkanoden haben sie mit der Trennscheibe bereits runter geschnitten und das Schiff abgeklebt, und um 1900 sind sie mit dem Spritzen von zwei Komponenten Primer von Hempel fertig. Wenn er so gut hält wie es aussieht, haben wir keinerlei Probleme mehr für die nächsten zwei Jahre.

Wir gehen wieder in die Pizzeria essen und Gabi entscheidet sich heute auch für ein Beefsteak das wirklich super ist. Am Heimweg besuchen uns noch zwei Münchner die in der Veruda Marina liegen und auch auf den Slipp wollen. Sie kommen auf ein Bier mit an Bord und es wird knapp Mitternacht!

Montag 16.Mai 1994

Um 1030 kommen zwei Mann und schweißen Nirobolzen für die Zinkanoden an den Rumpf und an das Ruder, somit brauchen wir in Zukunft nicht mehr zu schweißen, und haben vor allem keine Probleme mehr, daß innen etwas zum Brennen anfangen kann. Da man immer alles innen aufmachen muß und Verkleidungen abbauen muß, wenn man außen am Rumpf etwas schweißen will, weil man nie weiß wo genau es ist, und wie heiß es wird. Da wir hinten alles offen haben, reinigen wir gleich die Stahlteile um den Rudertrabanten und stellen fest, daß der Tischler von Heino das ganze Abfallholz und die Holzspäne ganz einfach in die hinterste Bilge geworfen hatte, und somit holten wir so gut wir konnten, das moderige Holz aus der Bilge. Nach dem Reinigen haben wir gleich wieder mit Rostumwandler ein paar Stellen behandelt.

Der Tischler hat teilweise die Verkleidungen ohne Schrauben montiert und nur gesteckt, aber das ordentlich zu machen wäre eine Spielerei von Wochen, somit lassen wir es einstweilen. Es wird das Antifouling „ Self Polish „ von Hempel gespritzt, und dann noch über der Wasserlinie das Weiße ausgebessert mit schnell trocknendem zwei Komponenten Lack, und die neuen Zinkanoden montiert, und um ca.1500 sind wir fertig. Ich kann es nicht glauben, aber wir haben es tatsächlich in vier Tagen geschafft. Bevor wir ins Wasser zurück können muß ich noch die Rechnung von 3454.- DM bei Mladen bezahlen. Da das Material und der Slipp schon über 1700.- DM ausmachen kann man über den Preis der Arbeit nichts sagen und sie dürften gut gearbeitet haben was ich so sehen konnte.

Um 1555 sind wir im Wasser und fahren zurück Richtung Pomer. Der Ärger fängt sofort an, da der Log mit neuem Geber genau so funktioniert wie vorher, somit wartet ein Beschwerdebrief an VDO nach Wien auf mich, und ich werde sie, sollten wir nicht zu einer Lösung kommen, wegen Betrug eingeklagen. Sie hatten beide Geräte zum Testen,

verkauften mir einen neuen Geber und nun tut er das Selbe wie der Alte. Somit habe ich den neuen Geber umsonst gekauft, egal wie ich auch die Kodierschalter stelle, kein Unterschied gegenüber dem alten Geber. Bin schon gespannt, welche Antwort ich von VDO Direktion Wien bekommen werde!!

In Marina liegen wir wieder auf unseren alten Platz Nr.7, und ich streiche noch eine Lage Farbe bei der Luke im Salon, und gebe den Außenborder nach BB um Gewicht wieder auszugleichen da wir etwas nach STB hängen. Jedenfalls jetzt genau in der Waage, jedenfalls so lange bis die ersten 10 Karton Bier in die Kühlbox kommen, werde das mit der Crew gewichtsmäßig austarieren müssen!!

Dienstag 17.Mai 1994

Waschen Boot im Cockpit und Heck gründlich ab, und es wird sogar alles wieder weiß. Fahren nach Pula um Briefmarken und da der Anschluß paßt weiter nach Opatija um unsere Post zu holen. Außer Kontoauszügen war allerdings nicht viel Post für uns, aber der Ausflug hat uns nach dem Streß der letzten Tage gutgetan. Abends noch mit Harald telefoniert, wo ich erfahre, daß er die Gewinnerin von unseren Zeitungseinsendungen noch immer nicht erreicht, er will sie noch einmal anschreiben mit letzter Frist. Sollte sie sich dann nicht melden, wird der Gewinn leider verfallen. Bekommen für Morgen Sturmwarnung!

Mittwoch 18.Mai 1994

Warnung ist zugetroffen, sogar noch weiter, für offene See 10-11 Bft S-SE angesagt, wir haben Böen bis 7 Bft und teilweise Regen, der am Nachmittag nicht mehr aufhört, deshalb wieder etwas innen gearbeitet. Hänge letzte Wandtasche in der Achterkajüte auf und verstauen die Ersatzteile in der Achterkajüte, räumen alles um und Gabi reinigt dabei gleich alles. Montiere im Salon bei der Luke wieder die Holzblenden. Mladen kommt und sagt, daß er

vergessen hat die Zinkanoden zu verrechnen, je Anode 30.-DM also will er noch 120 DM. Ich erkläre ihm, daß ich auch nicht so genau bei den Arbeitsstunden war und somit die 120.-DM als Rabatt betrachte, was er dann auch akzeptiert. Schreibe noch an Schluchz Brief 189 und etwas an Logbuchauszügen. Auch mein Namenstag ist vorüber!

Donnerstag 19.Mai 1994

Es ist zwar noch bewölkt aber es fängt an aufzuklären. Der Wind ist weniger geworden und nur ganz wenig Spritzer Regen gibt es noch und mittags haben wir bereits wieder 24°.

Montiere zweite Lampe im Durchgang bei der Türe zum Gästebad, somit sind nun auch die Kabelverbindungen verschwunden. Auch bei Lampe im Salon bringe ich Schalter an, somit ist nun das Licht von der Kombüse getrennt vom Salon zu schalten. Verlängern Schlauch von Kühlschranksablauf in die vordere Bilge mit der Boilerüberdruckleitung zusammen, somit läuft kein Wasser mehr in Motorraum. Gabi reinigt gleich die Motorbilge und tunkt alles mit Schwamm auf. Da sie mir heute das Motoröl gebracht haben mache ich bei 2900 Motorstunden einen Ölwechsel, nach 15 Liter Liter fühlt sich die Maschine wieder wohl, checke auch Getriebeöl und Einspritzpumpe, und reinige den Luftfilter. Gabi reinigt die BB und STB Kabine und pflegt Holz mit Spezialmittel und ich schreibe noch bis heutigem Tag an den Logbuchauszügen, und da es jetzt bereits 2330 geworden ist habe ich auch für heute genug!

Freitag 20. Mai 1994

Gabi geht morgens einkaufen, da es wieder bewölkt ist und etwas regnet, ist an Außenarbeiten nicht zu denken. Schreibe an Heino 3/94 mit ALB 1.-19.5.94, der Wind wird stärker somit arbeiten wir innen weiter. Machen einen Bilgendeckelverschluß in der vorderen Kabine, dann streiche ich Vorderkabine komplett mit Lacköl, auch Türe innen und

außen. Baue aus unseren Holzbeständen zwei Lautsprecherboxen für die seewasser- und hitzebeständigen Lautsprecher. Ich stimme sie mit Steinwolle als Dämm-Material ab und sie bekommen einen guten Klang! Gabi hat noch Hölzchen geschliffen die wir in die Kabinen zum Abstützen der Lukenfenster, um sie ganz offenzuhalten, anbinden werden. Da mir vom Lackieren der Vorderkabine etwas mies ist, gehen wir noch einen Abendspaziergang, und werfen in Pomer gleich den Brief von Heino ein. Es klart auf!

Samstag 21.Mai 1994

Mache die Lautsprecherboxen für außen fertig, und verlege die Kabel zum Navitisch. Gabi wäscht den Rumpf an BB mit unserem Spezialmittel und er wird wieder relativ schön. Unser Wasserschlauch platzt wieder einmal und somit kommt unser neuer 50 Meter Schlauch, den wir von Wien mitgebracht haben zum Einsatz. Montieren auf Motorbilgendeckel auch noch SS-Griffe, ich löte die zweipoligen Umschalter für die Lautsprecherleitung zum Umschalten ins Cockpit oder Salon. Verkable alles und baue es in ein Kästchen bei mir am Navitisch ein, Klang im Cockpit nun sehr gut. Verstaue unsere Holzabteilung wieder in der Backbordkabine, und ebenfalls unsere Tauchsachen verschwinden wieder unter den Kojen.

Sonntag 22.Mai 1994

Es ist ein schöner Tag, aber wieder relativ windig. Bereite aber trotzdem alles vor um zu lackieren. Wasche an BB den weißen Streifen mit Verdünnung ab und kleben alles ab. Rolle die ganze BB Seite und das Heck mit weißem Lack, wird wieder super, wie neu!

Waschen und lackieren auch noch die STB - Seite, auch Bugsriet und Handlauf, sowie Gasdeckel und div. Kleinigkeiten bekommen eine neue Lackierung. Säubere noch Absaugpumpe 1 von Haaren und muß leider

feststellen, daß die elektrische Bilgepumpe nicht mehr funktioniert, habe aber Strom auf der Leitung, da diese Dinge normalerweise nicht zum Reparieren sind, werde ich wahrscheinlich neue einbauen müssen. Hoffe in Opatija eine zu bekommen, da ich nur eine kleinere Ersatzpumpe mitführe, würde aber auch genügen, da ja Handpumpe auch noch da ist! Noch ein Blick, Manuda schaut aus wie neu!!

Montag 23. Mai 1994

Waschen die Segelabdeckungen und die Fender, dann noch mal das Heck und das ganze Deck. Auch das Beiboot wird gewaschen bevor wir es wieder am Vorschiff verstauen.

Mache für die Mastrutscher bei Einlassöffnung bei der Abdeckung ein Distanzstück und klebe es an, hoffe daß die Rutscher nun nicht mehr klemmen können. Gebe bei der Segelabdeckung neue Bändsel zum leichteren Schließen. Am Abend sind wir völlig fertig von diesem Washtag, im wahrsten Sinne des Wortes, deshalb leisten wir uns im Restaurant eine gute Zahnbrasse, allerdings mit 600.- S nicht gerade billig!

Dienstag 24. Mai 1994

Beginnen den Morgen wieder mit Waschen, diesmal waschen wir die Genua und versuchen die schmutzigen moosigen Stellen wegzubekommen, was allerdings nicht ganz gelingt, aber doch besser wurde.

Da eine Front mit Gewitter von Italien kommen soll, machen wir alles klar zum Segeln um vorher noch über den Kvarner nach Cres zu kommen, nach Wasser Bunkern laufen wir aus Richtung Cres! Das Log lief wieder nicht alleine an und ich musste wieder drehen damit es lief, außerdem war es diesmal um 6% im Plus somit neu nachjustiert! In Cres der Hafen voll, somit legen wir uns wieder auf die Bojen, daß den Vorteil hat, daß wir alleine sind und sicher länger schlafen können als an der Mole.

Mittwoch 25. Mai 1994

Morgens beim Frühstück schneide ich meinen Geburtstagsquader an, den Gabi gebacken hat, mit einer „44“ aus Nüssen eingelegt. (Quader daher, da keine runde Tortenform zur Hand war.) Montiere einen Türstopper zum Offenhalten der Werkstatt Türe und der Türe zur Vorderkabine, damit es besser durchlüften kann. Zerlege die Seenotboje und löte sie neu ein, funktioniert nun wieder. Montiere sie gleich mit 15 Meter Leine am Schwimmkragen.

Probieren denn Außenborder am neuen Beiboot, allerdings ist er eindeutig zu stark dafür, werden ihn gegen einen 2 PS Motor eintauschen müssen. Im Großen und Ganzen gutes Geburtstagsfeeling, wir rudern an Land zum Einkaufen nach Cres, wir bekommen Fleisch und Brot, leisten uns noch Cafe und Eis bevor wir den relativ weiten Weg zum Boot zurückgehen. An Bord brät Gabi ein delikates Geburtstagshuhn, und ich mache noch eine Distanzierung für das Log in dem ich ein 5 mm Bändsel beilege, damit das Schaufelrad des Gebers weiter rein kommt, hoffe daß es nun besser funktioniert.

Donnerstag 26. Mai 1994

Gehen morgens gleich zur Tankstelle um 400 Liter zu tanken, lasse auch gleich die Gasflasche nachfüllen. Diesel kostet jetzt 3400.- Dinar (ca.7.- ...S) kaufe 5 Liter Motoröl in Reserve. Klariere das Seil vom Heckanker und Gabi überzieht die Betten und ich mache Fotos von den Kabinen. Schreibe an Manuda Arbeitslogbuch weiter und komme bis 22.5. damit. Schreibe mit ALB an Harald, Slanez, Gerhard und Tante Grete noch Briefe!

Freitag 27. Mai 1994

Böse Überraschung als ich mit der Verbraucherbatterie nicht mehr schaffte den Motor zu starten, obwohl nur 40 Ampere verbraucht wurden, muß in Opatija checken lassen und eventuell neue Batterien kaufen. Gehen los Richtung Ilici und frühstücken während der Fahrt. Kurz vor Ilici

kommen wir in relativ heftiges Gewitter, in der Marina somit etwas Probleme mit Anlegen, da wir nur zu zweit sind, und die Leute von der Marina wahrscheinlich Angst haben das die dicke Manuda ein paar von den „Yogurtbechern“ zerdrücken könnte, lassen sie uns auf ein großes Motorboot längsseits anlegen. Trotz starken Böen und gezwungenermaßen mit der BB Seite, da bei dem Wind ein Drehen in der Marina unmöglich ist, liegen wir am ersten Anlauf sofort ohne Problem an dem Motorboot fest.

Erfahre durch Fax von Harald, daß die Crew schon heute Abend kommen wird, da der Abendzug gestrichen wurde. Wir machen uns auf den Weg nach Opatija um Fotos zu entwickeln lassen und zum Friseur zu gehen. Fotos kosten 740.- ...S und der Friseur für Gabi und mich, Waschen und Schneiden 180.- ...S. Schauen nun wieder richtig hübsch aus. Als wir in die Marina kamen war die Crew schon da, etwas verteilt und relativ stark im „Öl“, leider fiel Poldl sehr unangenehm auf, er schrie durch das doch sehr gute und vornehme Marinarestaurant aus einer Entfernung von 50 Meter zu Hofstätter: **„FRANZ DU OARSCHLOCH“**

Ich suchte am liebsten eine Falltür durch die ich mich hätte versenken können, somit kam die erste Ermahnung für Poldl. Ich erklärte ihm, daß ich hier öfters sei, und auch gerne weiterhin reingehen wollte und er soll sich solche Meldungen sparen und sich benehmen!

Er versprach es zu tun und bis auf ein paar kleine Ausrutscher hielt sich sein Benehmen in Grenzen. Nun, nachdem ich Franz, Schani und Poldl aus dem Restaurant losbekommen hatte, musste ich am Weg zum Boot Oliver und den zweiten Franz, der im Laufe der Törnwoche den Beinamen „Kreuzer Krätzl“ bekam, ebenfalls losbekommen, was gar keine so leichte Übung ist, und alles andere als unauffällig vonstattengeht.

Das Gebäck lag verstreut im Kreis, unter anderem lag auch der Reisepaß von Oliver unter dem Sessel und ich steckte ihn mal vorsichtshalber gleich ein. Nach längerem

hin und her machten sich auch die beiden mit uns auf den Weg, nicht ohne vorher noch eine Flasche Rotwein als Wegzehrung zu bestellen und mitzunehmen. Mit den fünf besoffenen im Schlepp gingen wir auf die andere Seite der Marina, nur bis wir dort waren verging noch einige Zeit, da die Schrittfolge nicht mehr so ablief wie es normal wäre. Auch das über die Reling steigen vom Motorboot, da wir ja längsseits lagen, war ein Kapitel für sich und eigentlich ein Wunder daß es ohne Verletzung und Fall über die Bühne ging! Für Poldl kam dann der totale Zusammenbruch, und es kostete einige Mühe ihn in die Koje zu bringen.

Meine Nerven waren bereits etwas gespannt durch das Benehmen von Poldl und ich hoffte, daß es nicht ärger werden würde. Etwas später kam eine Frau und brachte die Jacke von Oliver, die er im Cafe liegenlassen hatte. Als Dank spendierte Oliver ein Abendessen für die Crew und der Dame als Finderlohn. Wir ließen Poldl an Bord zurück, da er sowieso nicht mehr ansprechbar war. Nach dem Essen war die Crew teilweise noch bis 0200 früh auf und trank, manchmal frag ich mich wo sie die Energie hernehmen?

Samstag 28. Mai 1994

Obwohl er diesmal nichts dafür kann, fiel mir Poldl wieder unangenehm auf, als er bereits um 0630 den Kühlschrank suchte um ein Bier zu finden. Da er den Kühlschrank nicht fand und der Rest der Crew noch im Koma lag, blieb mir nichts anderes übrig als aufzustehen und ihm den Kühlschrank zu zeigen damit er zu seinen Bier kam. Sage Crew sie soll sich mit Einkaufen beeilen, da wir nach Opatija fahren müssen um die Crewliste zu machen. Das allerdings war in den Wind gesprochen, wie üblich machten sie einen Stopp im Cafe und kamen erst kurz vor Mittag wieder. Somit blieb mir nichts anderes übrig als mit Taxi nach Opatija zu fahren, da der Hafenkaptän sonst schon geschlossen hat.

Um 1230 gehen wir ab Richtung Cres. Auf der Fahrt gibt es wieder Probleme mit Poldl und er kollabiert im Cockpit,